



Mobilitetsundersøgelse for arbejdspladser i LOOP City

Warnecke, Marie-Louise; Christiansen, Hjalmar

Publication date:
2017

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Warnecke, M-L., & Christiansen, H. (2017). *Mobilitetsundersøgelse for arbejdspladser i LOOP City*. DTU Management.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Mobilitetsundersøgelse for arbejdspladser i LOOP City

Spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejdere på virksomheder langs Ring 3

Marie-Louise Warnecke og Hjalmar Christiansen

Marts 2017

Mobilitetsundersøgelse for arbejdspladser i LOOP City

Spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejdere på virksomheder langs Ring 3

Rapport

2017

Af

Marie-Louise Warnecke og Hjalmar Christiansen

I samarbejde med Anna Thormann, Emma Liisberg og Hanne Collin, Gate 21

Copyright: Hel eller delvis gengivelse af denne publikation er tilladt med kildeangivelse

Udgivet af: Transport DTU, Bygningstorvet 116B

Rekvireres: www.transport.dtu.dk

Indhold

1.	Forord.....	4
2.	Indledning.....	5
3.	Undersøgelsen.....	7
3.1	Data fra LOOP City undersøgelsen.....	9
3.2	Alder.....	9
3.3	Køn	11
3.4	Uddannelsesniveau.....	12
3.5	Delopsamling	13
4.	Baseline	13
4.1	Mobilitetstilbud på virksomhederne	13
4.2	Transportmiddelvalg til arbejde	14
4.3	Pendlerafstande og rejsetider til arbejde.....	16
4.4	Delopsamling	19
5.	Tværgående temaanalyser	20
5.1	Transportmiddelfordeling	20
5.2	Mobilister.....	24
5.3	Cyklister	25
5.4	Korte bilture.....	27
5.5	Hjemmearbejde.....	28
5.6	Erhvervsture i løbet af dagen	29
5.7	CO ₂ og klimabelastning.....	31
5.8	Tilfredshed	32
5.9	Delopsamling	34
6.	Opsamling og anbefalinger	35
6.1	Baseline for transportvalg i LOOP City.....	35
6.2	Målgruppeanalyser og potentialer	37
6.3	Tværgående anbefalinger	39
6.4	Baseline og anbefalinger i den lokale geografi langs Ring 3.....	40

1. Forord

LOOP City har i 2015 taget initiativ til et tværkommunalt samarbejde om "Smart Mobility in LOOP City". Initiativets mål er at skabe et netværk for virksomheder langs Ring 3. Netværket skal være en platform for information om anlægsarbejdet i forbindelse med den kommende letbane langs Ring 3 og skal igangsætte mobilitetstiltag, der kan afhjælpe trængsel og give bedre tilgængelighed for medarbejderne til virksomheder beliggende i LOOP City. Det tværkommunale samarbejde og virksomhedsnetværket faciliteres af Gate 21.

I "Smart Mobility in LOOP City" har DTU og Gate 21 i 2015-2016 udviklet en transportundersøgelse, som kortlægger medarbejdernes transport til arbejde og i arbejdstiden. Transportundersøgelsen bygger videre på erfaringerne fra projektet "Formel M", som er Danmarks hidtil største mobilitetsprojekt. Dataindsamlingen, som er foretaget i "Smart Mobility in LOOP City", vil blive samlet med data fra Formel M, således at der fremover er en stor database med informationer om medarbejdertransport.

Transportundersøgelsen og databasen vil også blive anvendt og udbygget i projektet Moving People. Moving People er støttet af Region Hovedstaden og løber i perioden 2016-2019. "Smart Mobility in LOOP City" er det største lokale netværk i Moving People – ved siden af netværkene i Ballerup og i Høje Taastrup.

Transportundersøgelsen er udviklet i dialog med en række interessenter for at sikre, at der er én standard for transportundersøgelser på virksomheder, som mange af transportsektorens interessenter kan have glæde af. Tak til Movia, Passagerpuls, Supercykelstisekretariatet, Region Hovedstaden og LOOP City for jeres bidrag til transportundersøgelsen på virksomheder. Vi håber, at I kan bruge den fremover.

Målgruppen for rapporten er fagfolk fra LOOP City sekretariatet, Kommunerne i LOOP City, Hovedstadens Letbane, Movia, Region Hovedstaden og særligt interesserede virksomheder.

Anna Thormann, Programleder Transport, Gate 21

2. Indledning

Denne rapport indeholder en samlet mobilitetsundersøgelse af ansattes transport til arbejde og i arbejdstiden blandt virksomheder langs Ring 3. Undersøgelsen er udarbejdet til brug for netværket "Smart Mobility in LOOP City".

Netværket "Smart Mobility in LOOP City" er et erhvervsstrategisk satsningsområde, hvor 10 kommuner i LOOP City initierer et erhvervsnetværk, som gennem samarbejde skaber mobilitetsløsninger, der understøtter det overordnede formål at fastholde og tiltrække kvalificeret arbejdskraft og sikre god erhvervsservice ved at tilbyde information om trafikale forhold og mobilitetsløsninger, og ved at udvikle og teste nye løsninger med brugerne.

Transportundersøgelserne er foretaget på 25 offentlige og private arbejdspladser, som ligger i nærheden af Ring 3. Hver virksomhed har modtaget sin egen rapport over medarbejdernes transport og kan på den baggrund se, hvordan deres ansatte transporterer sig, hvor mange der kunne gøre brug af andre transportmuligheder, og hvilke ønsker medarbejderne har til forbedringer af deres daglige transport.

En samlet mobilitetsundersøgelse for virksomheder langs Ring 3

Med denne samlede mobilitetsundersøgelse er det første gang, at LOOP City og virksomhederne får et fælles vidensgrundlag om ansattes mobilitetsmønstre.

Denne rapport's mobilitetsundersøgelse har til formål at fungere som en baseline for arbejdet med mobilitet på virksomheder og i netværket "Smart Mobility in LOOP City". Som baseline skal rapporten redegøre for, hvorledes mobilitetsmønstrene til virksomheder langs Ring 3 ser ud i januar til september 2016. Undersøgelsen giver viden om de forskellige mobilitetsforhold, der gør sig gældende langs Ring 3 og forskellene mellem virksomhedstyper.

Potentialer for at påvirke transporten

Desuden skal rapporten undersøge, hvor der er mulighed for at påvirke trafikanterne til enten at undgå, skifte eller optimere transporten, som er de grundlæggende strategier i mobility management.

Mobility management er en gren af moderne trafikplanlægning, hvor man søger at løse trafikale problemer gennem adfærdspåvirkning og organisatoriske tiltag. I denne sammenhæng er det vigtigt at have en forståelse for de bevæggrunde, holdninger og vaner, som ligger bag de enkelte trafikanters adfærd. Derfor er disse faktorer en central del af undersøgelsen. I denne sammenhæng er det vigtigt at forstå, at adfærden for langt de fleste personer er rationel, set i personens egen optik. Mobility management adresserer det forhold, at den samlede sum af disse individuelle valg ikke nødvendigvis er hensigtsmæssig.

Mobility management beskæftiger sig derfor med en lang række virkemidler til at påvirke transporten i en ønsket retning lige fra information, nudging, transporttilbud, og testrejse-kampagner til infrastruktur som stationscykler, delebiler og supercykelstier. Målet med mobility management indsatsen kan variere fra virksomhed til virksomhed og netværk til netværk. Det kan være reduceret CO₂ udledning, sundhedsfremme eller reduktion af trængsel.

Målet er tilgængelighed til arbejdspladser under anlægsarbejde

I Sverige er mobility management ofte brugt under anlægsarbejde. Ideen er at tage trafikanter i hånden og fortælle dem, hvordan man ønsker, de skal transportere sig under anlægsarbejdet, så de er medspillere i løsningen af de trafikale udfordringer.¹ Strategien er ny i Danmark og "Smart Mobility in LOOP City" er et af de første projekter til at afprøve den.

Ring 3 er hovedfærdselsåre på tværs af fingrene uden om København og supplerer Motorring 3. Der passerer 33.000 trafikanter langs Ring 3 og 300.000 krydser Ring 3 om dagen. Under anlægsarbejdet vil der løbende være opgravning og lukning af vejbaner og kryds. Anlægsarbejdet strækker sig 28 km og vil vare fem år. Hovedstadens Letbane varetager anlægsarbejdet, imens kommunernes vejmyndigheder har ansvar for ledningsomlægningen og trafikafviklingen.

Netværket "Smart Mobility in LOOP City" skal være en platform, hvor virksomhederne involveres i at tage proaktiv del i løsningerne af de trafikale udfordringer. Netværket kan supplere myndighedernes trafikplanlægning med mobility management, for eksempel ved at bidrage til at medarbejderne ikke alle sammen rejser i myldretiden, at mængden af unødigt transport reduceres eller ved at få flere til at skifte til alternative transportmidler, hvor der er bedre kapacitet.

Denne rapport vil pege på, hvilke pendlergrupper der kan adresseres for at supplere myndighedernes planlægning og afhjælpe trafikafviklingen under anlægget af den kommende letbane langs Ring 3.

¹ Se blandt andet KomFram projektet i Göteborg under anlægsarbejdet Vestlänken.

http://gotalejon.goteborg.se/wps/wcm/connect/2515a64e-a0d8-425f-973b-ad2323d8e9a3/Pernilla+Sott_SAMKO_PP.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=2515a64e-a0d8-425f-973b-ad2323d8e9a3

3. Undersøgelsen

DTU har fra januar til september 2016 gennemført 25 transportundersøgelser på arbejdspladser langs Ring 3 i LOOP City.

Undersøgelsen er gennemført ved hjælp af et webbaseret spørgeskema, drevet af Epinion, hvor de enkelte virksomheder selv har stået for at invitere egne medarbejdere. Gate 21 sekretariatet har varetaget rekruttering og kontakt til virksomhederne.

Rapporten er baseret på 6075 besvarelser fra de 25 virksomheder. Samlet repræsenterer materialet ca. 22% af medarbejderne. Flertallet af virksomhederne har udsendt spørgeskemainvitation via mail til alle medarbejdere, mens nogle virksomheder har valgt kun at sende til et udvalg på 20-60%. Blandt de virksomheder, som har sendt ud til alle, er svarraten 38% af medarbejderne. Besvarelsesprocenten på de enkelte virksomheder varierer mellem 23% og 100%.

Det er valgt at arbejde med et spørgeskema, hvor der spørges til alle dage i en hel uge, men for hver dag kun om transporten til arbejde, samt erhvervsturene i løbet af dagen. Dette valg er foretaget for at kunne analysere variationer fra dag-til-dag, men samtidig holde spørgeskemaet indenfor en rimelig længde. Hvis der ønskes et overblik over den samlede adfærd i løbet af en dag, kan dette analyseres ved hjælp af den nationale Transportvaneundersøgelse (TU).

Videre er der i spørgeskemaet stillet en række spørgsmål om holdninger til andre transportmidler og oplevelse af den daglige transport. Resultaterne kan bruges som input til mobilitetstiltag i de enkelte virksomheder.

Forud for selve spørgeundersøgelsen er der gennemført en rammekortlægning af de transportmæssige forhold og tilbud på de enkelte arbejdspladser, med henblik på at afdække baggrundsinformationen om mobilitetsforhold mv.

Hver virksomhed har modtaget en virksomhedsrapport, som indeholder virksomhedens egne resultater. Resultaterne i nærværende rapport appendix 3 er sammenlignelig med virksomhedens bruttorapport. Her kan virksomheder se, hvordan de selv ligger i forhold til en samlet opgørelse på tværs af virksomheder. Hver virksomhed har også fået udarbejdet et faktaark, der er godkendt af virksomheden til offentliggørelse. Disse faktaark kan findes på www.movingpeople-greatercph.dk.

Brancher og områder

I nærværende rapport opgøres data på branchetyper og på geografiske områder.

Brancheopdelingen er baseret på de deltagende arbejdspladser i undersøgelsen, opdelt på offentlige og private virksomheder. Videre er de offentlige arbejdspladser kendetegnet ved, at en stor del er uddannelsesinstitutioner, mens resten fordeler sig med rådhus og diverse andre. Tilsvarende er de private arbejdspladser kendetegnet ved, at der indgår en stor mængde vidensvirksomheder, mens de øvrige fordeler sig på mange brancher: detailhandel, produktion, transport mv. Det er således valgt at arbejde med en opdeling på 4 branchegrupper, baseret på den faktiske fordeling af materialet.

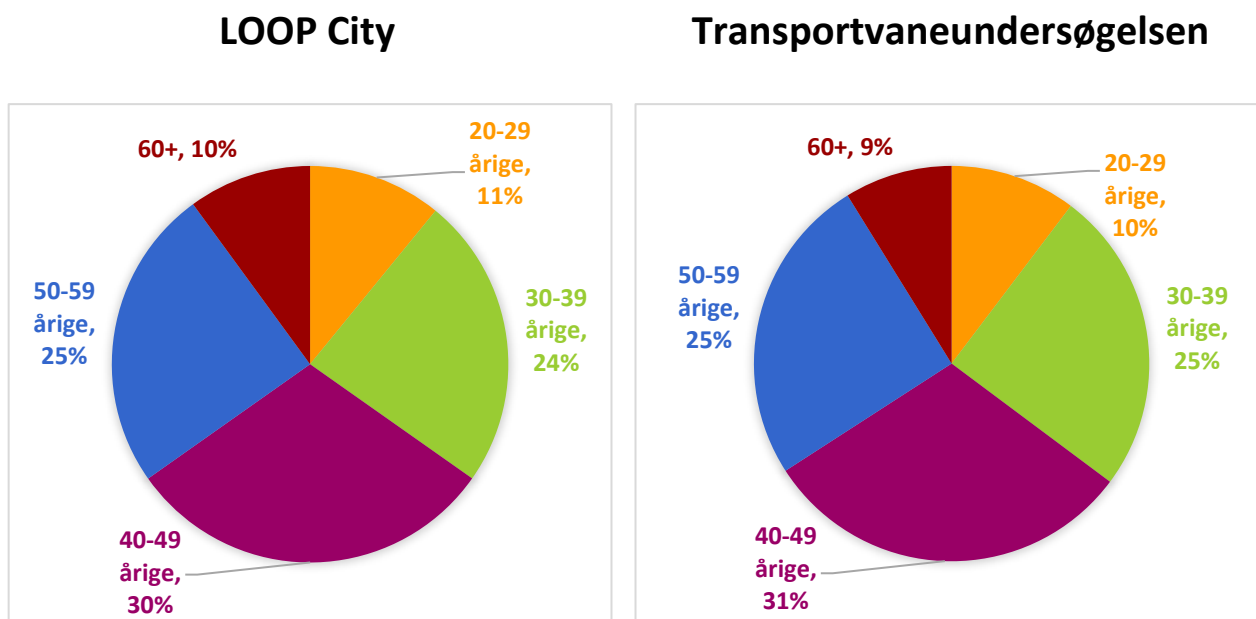
Områderne er defineret ud fra trafikal samhørighed og afspejler klynger af virksomheder i undersøgelsen, men ikke kommunegrænser. Følgende virksomheder indgår i undersøgelsen i hvert område:

Lundtofte	<ul style="list-style-type: none"> • DTU
Lyngby	<ul style="list-style-type: none"> • CPH Business Academy • Lyngby-Taarbæk Rådhus og T12 • Magasin • Microsoft • Mærsk Drilling • Nordea
Gladsaxe	<ul style="list-style-type: none"> • NCC • Gladsaxe Rådhus • Audi
Bagsværd	<ul style="list-style-type: none"> • Novozymes • Novo Nordisk
Albertslund	<ul style="list-style-type: none"> • Nobina • Umove • Bo-Vest
Glostrup	<ul style="list-style-type: none"> • Dansk Avistryk • Psykiatrisk Center Rigshospitalet Glostrup • Glostrup Rådhus
Vallensbæk	<ul style="list-style-type: none"> • Resurs Bank • Vallensbæk Rådhus • Rittal
Avedøre	<ul style="list-style-type: none"> • KLS • IF Skadesforsikring • Bossard Danmark
Hvidovre	<ul style="list-style-type: none"> • Hvidovre Rådhus

3.1 Data fra LOOP City undersøgelsen

I dette afsnit vises, hvorledes de modtagne besvarelser fordeler sig på socioøkonomiske parametre som køn, alder og uddannelse. For at vurdere repræsentativiteten, sammenlignes mange af udtrækkene med tilsvarende udtræk fra den nationale Transportvaneundersøgelse² (TU) af lønmodtagere med arbejdsplads i de samme kommuner³.

3.2 Alder



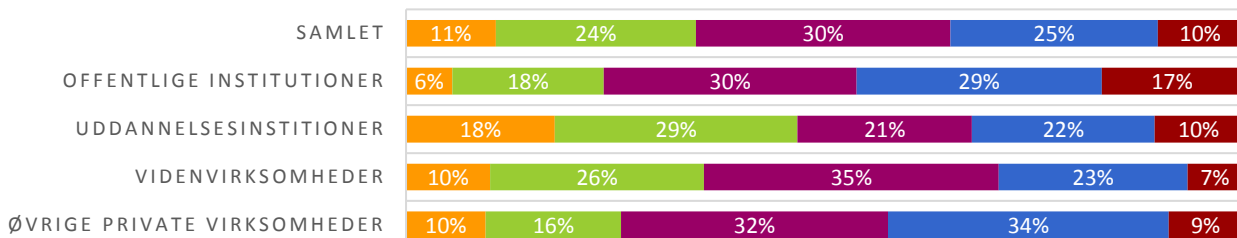
Figurene viser aldersfordelingen i data fra LOOP City undersøgelsen og Transportvaneundersøgelsen (TU) for personer med arbejdsplads i området langs Ring 3. Det ses, at aldersfordelingen i de 2 undersøgelser er sammenlignelig, hvilket indikerer at LOOP City data er repræsentative.

² Transportvaneundersøgelsen, (forkortet TU) indeholder 136.990 interview i perioden 2006 til april 2016. Heraf er der 3423 interview med pendlerrejser til de relevante kommuner.

³ Kommunerne er: Ballerup, Brøndby, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Albertslund, Hvidovre, Høje-Taastrup, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Ishøj og Vallensbæk

ALDER FOR HVER BRANCHETYPE

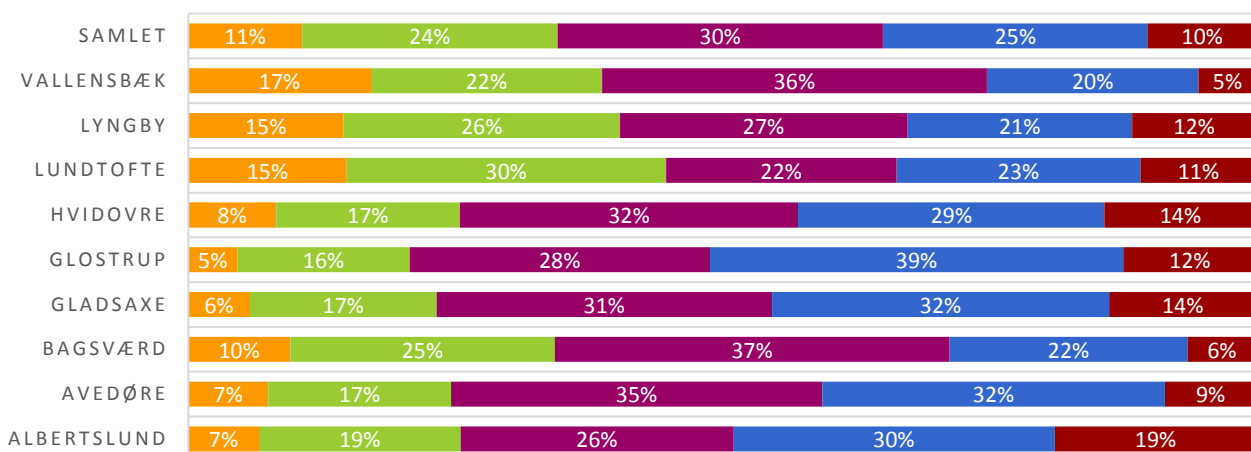
20-29 årige 30-39 årige 40-49 årige 50-59 årige 60+



Figuren viser, hvorledes de modtagne svar fordeler sig på aldersgrupper, samlet og for hver branchetype. Det ses, at aldersfordelingen kun varierer lidt mellem branchetyperne, dog med en tendens til flere unge medarbejdere ved uddannelsesinstitutionerne.

ALDER OG OMRÅDE

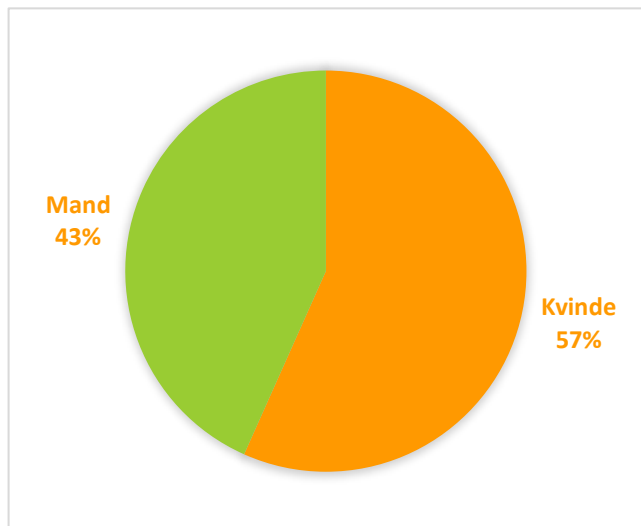
20-29 årige 30-39 årige 40-49 årige 50-59 årige 60+



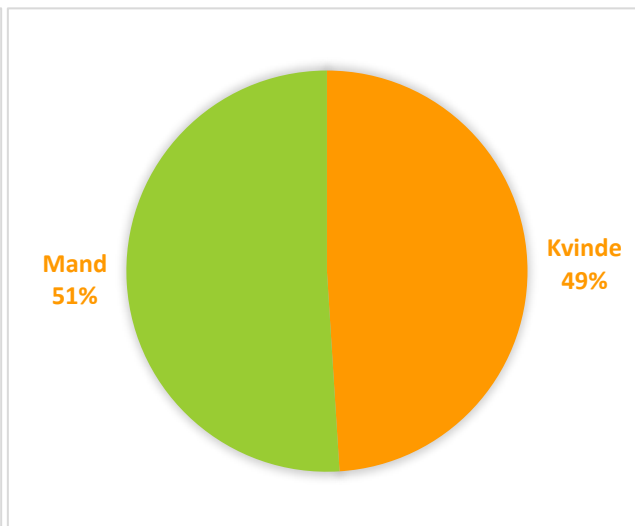
Figuren ovenfor viser, hvorledes besvarelserne fordeler sig på aldersgrupper, område for område. Især Gladsaxe- og Glostrup-områderne har kun få unge med i undersøgelsen, mens Albertslund- og Hvidovre-området har mange ældre. I øvrigt afspejler aldersforskellene i høj grad virksomhedsstrukturen i de enkelte områder.

3.3 Køn

LOOP City

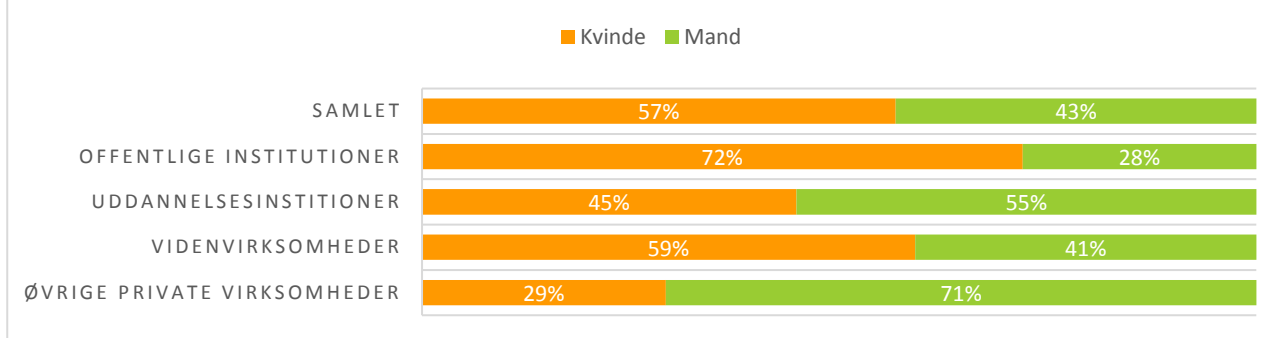


Transportvaneundersøgelsen

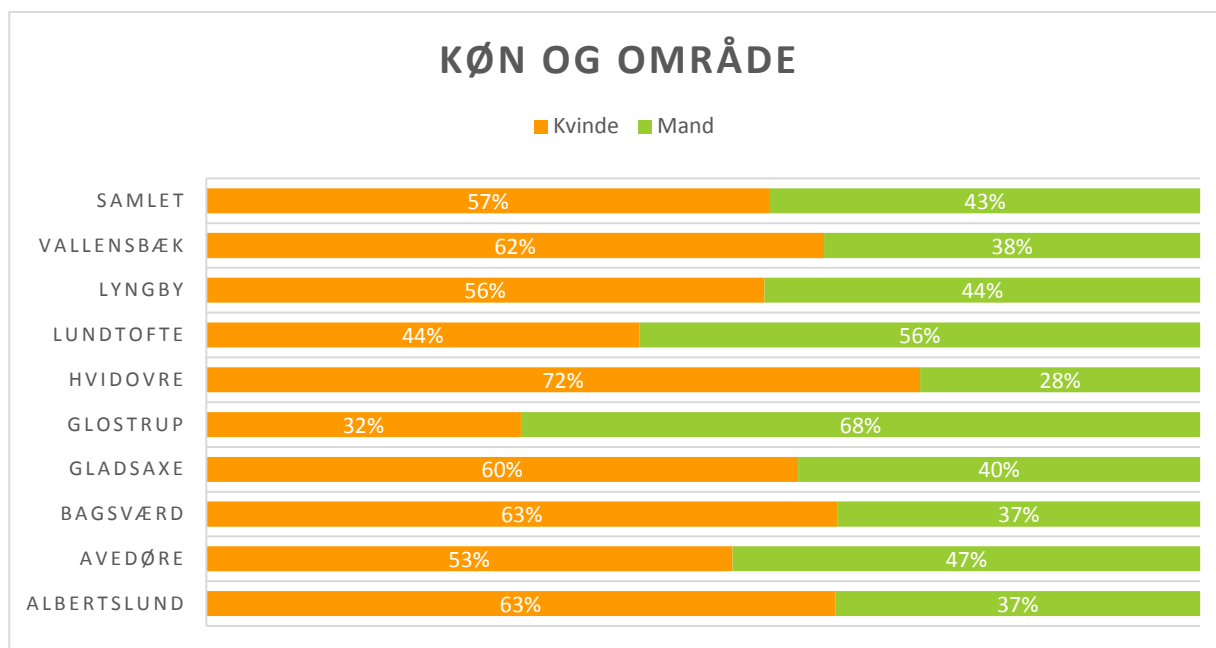


Kønsfordelingerne i de to undersøgelser fremgår i de ovenstående figurer. Kønsfordelingen i LOOP City undersøgelsen adskiller sig fra kønsfordelingen fra den tilsvarende gruppe i TU ved, at kvinderne er overrepræsenteret med 57% mod 51% i TU. Denne overrepræsentation kan skyldes, at kvinder er mere tilbøjelige til at deltage i spørgeskemaundersøgelser end mænd, både i "Smart Mobility i LOOP City" og generelt. Kvinder er altså overrepræsenteret i både LOOP City og Transportvaneundersøgelsen, men i Transportvaneundersøgelsen er data vægtet, således at resultaterne afspejler den rigtige fordeling af kvinder og mænd.

KØN OG BRANCHETYPER

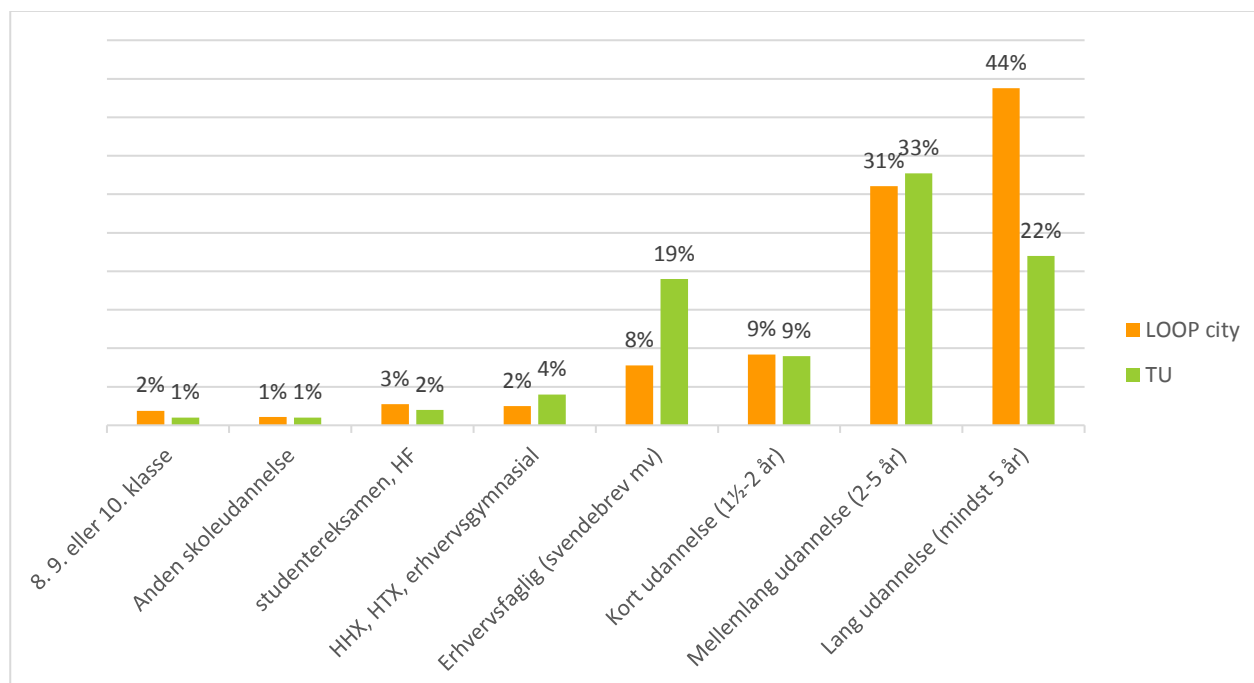


Figuren viser markante forskelle i kønsfordelingen i LOOP City undersøgelsen. Der er relativt flere svar fra kvinder i "offentlige institutioner" end fra mænd, og blandt "øvrige private virksomheder" er der flere mandlige besvarelser. Denne fordeling er ikke overraskende, da den formentlig afspejler den faktiske kønsfordeling i branchetyperne.



Figuren viser kønsfordelingen i besvarelserne opgjort pr område. Det ses, at Glostrup-området og til dels Lundtofte har en højere andel af mænd end af kvinder, som deltog i undersøgelsen. Tilsvarende har Vallensbæk og Hvidovre har en overrepræsentation af kvinder i forhold til mænd blandt de deltagende virksomheder.

3.4 Uddannelsesniveau



Figuren viser uddannelsesniveauet i henholdsvis LOOP City undersøgelsen og TU. Uddannelsesfordelingen i TU er udtrykt på baggrund af uddannelsesniveau for lønmodtagere med arbejdsplads i de relevante kommuner. Der viser sig forskelle i fordeling af uddannelsesniveau mellem de to undersøgelser. I LOOP City

er der er en overrepræsentation af respondenter med lange uddannelser 44% versus 22% i TU samtidig med underrepræsentation af respondenter med erhvervsfaglig uddannelse med 8% versus 19%. Disse forskelle må tilskrives sammensætningen af virksomhederne i undersøgelsen og de medarbejdere, der har deltaget i undersøgelsen.

3.5 Delopsamling

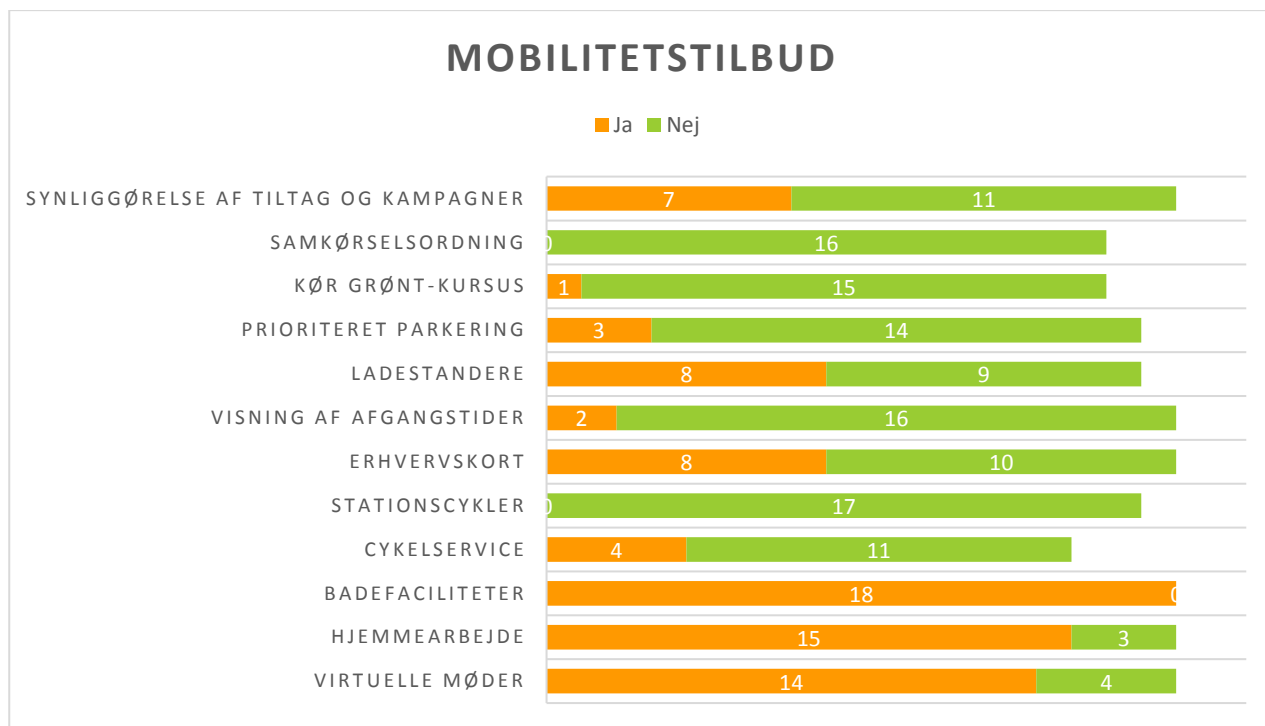
Datagrundlaget i LOOP City undersøgelsen er repræsentativt i forhold til aldersfordeling. Der er en lille overrepræsentation af kvinder, og uddannelsesniveauet blandt dem, der har besvaret LOOP City undersøgelsen, er generelt højere end billedet fra Transportvaneundersøgelsen. Det observerede små skævheder i materialet kan betyde en lille underrepræsentation af især kortere pendlerture, især fordi højt uddannelsesniveau er korreleret til forekomst af lang pendlerafstand.

4. Baseline

På de følgende sider gennemgås hovedresultaterne fra undersøgelsen, dels fra kortlægningen af virksomhedernes rammevilkår, og dels fra besvarelserne af spørgeundersøgelsen. Afsnittet behandler de enkelte forhold adskilt, mens de mere tværgående aspekter behandles i det efterfølgende afsnit.

4.1 Mobilitetstilbud på virksomhederne

Gate 21 har indsamlet data fra de enkelte virksomheder om mobilitetstilbud og virksomhedens transportforhold. Figuren nedenfor viser fordelingen af virksomhedernes enkelte mobilitetstilbud, opgjort som antal virksomheder. En mere detaljeret oversigt over virksomhedskortlægningen kan ses i appendix 1.

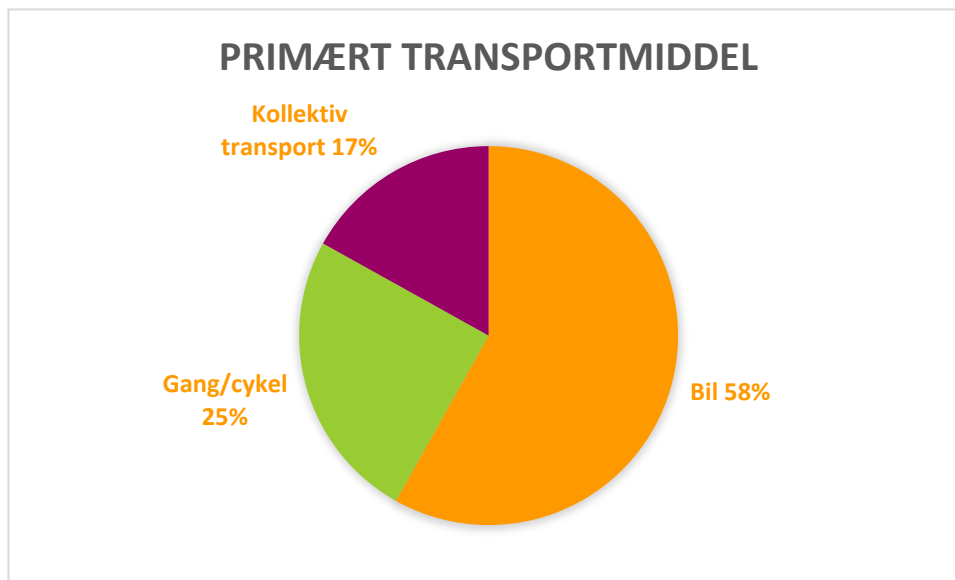


Figuren viser, at der er forskelle i, hvor meget de forskellige mobilitetstilbud tilbydes på arbejdspladserne. Mest almindeligt er det at tilbyde badefaciliteter, hjemmearbejde og mulighed for virtuelle møder, mens det er

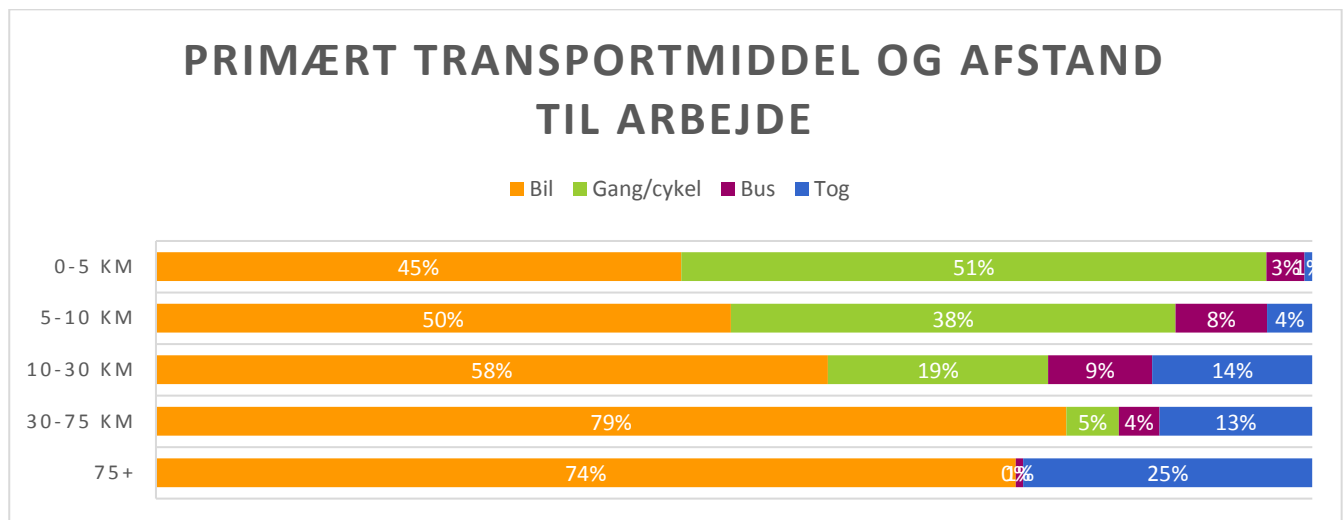
sjældent, at virksomheder har cykelservice, visning af afgangstider for offentlig transport på intranet eller i receptionen, eller har en samkørselsordning. Omkring halvdelen af virksomhederne tilbyder erhvervskort, som er et skattefrit periodekort til kollektiv transport.

4.2 Transportmiddelvalg til arbejde

Figuren nedenfor viser den overordnede fordeling af transportformer ved pendlerrejserne i undersøgelsen opgjort på daglig basis.

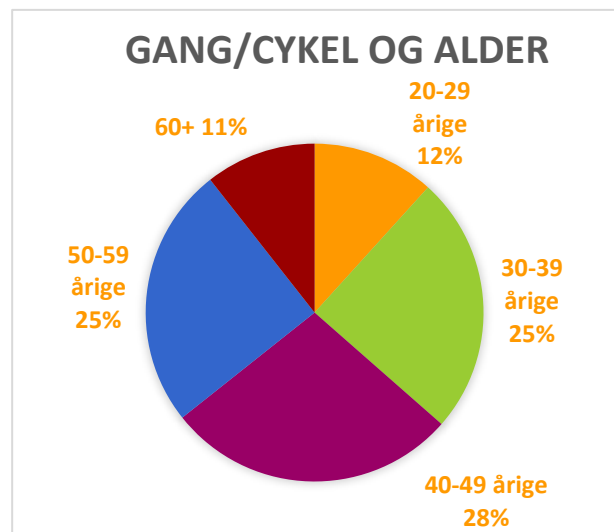
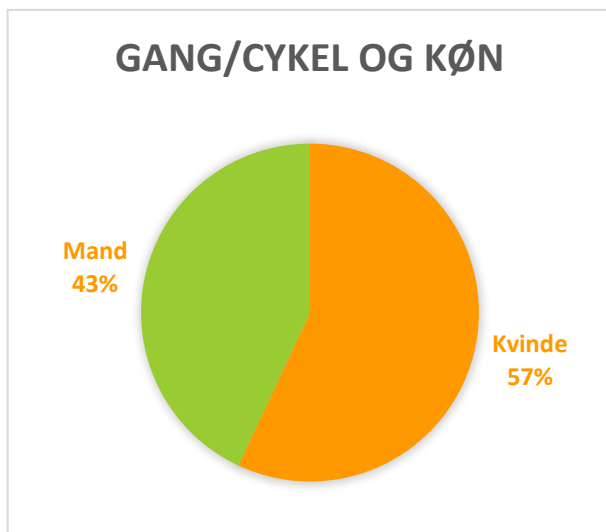
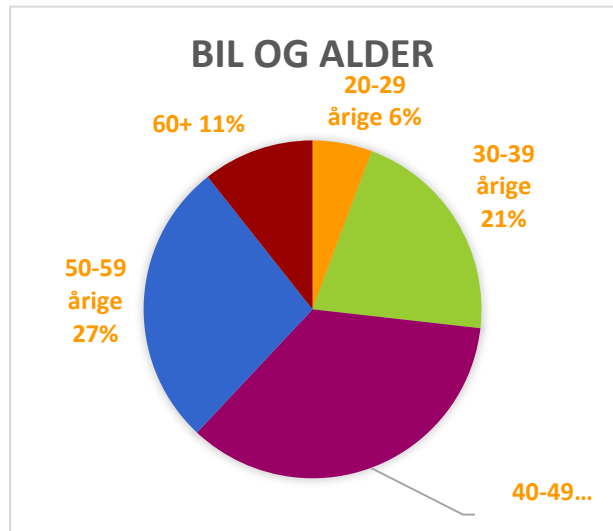
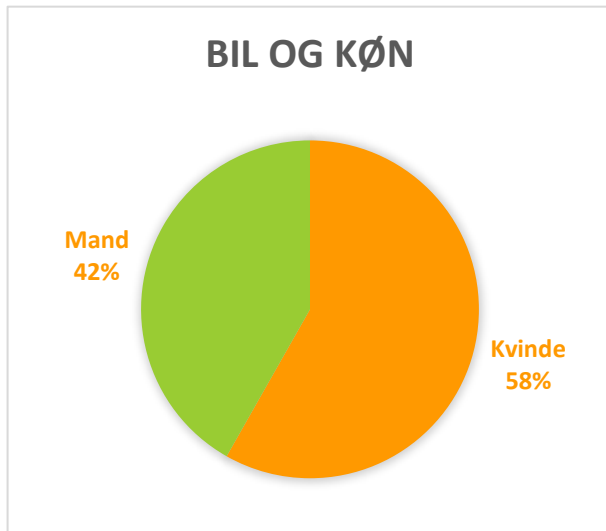


Som det fremgår af figuren, er bilen med 58% af pendlerrejserne det dominerende transportmiddel. Gang/cykel og kollektiv transport bidrager dog også med væsentlige andele.

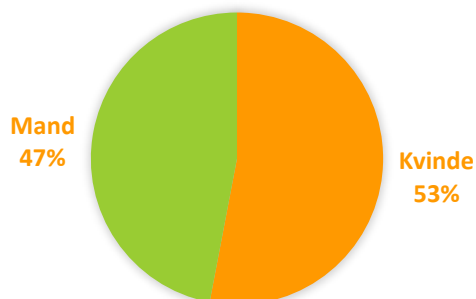


Den ovenstående figur viser transportmiddelfordelingen varierer med afstanden til arbejde. Tendenserne er som forventet: Gang/cykel har stor betydning op til 5-10 km og er derefter aftagende. Andelen som bruger tog er stigende med afstanden. Bil har den største andel, totalt set og denne markedsandel er stigende med afstanden, bortset fra de allerlængste ture. Bussens markedsandel er som forventet størst ved de mellemlange ture.

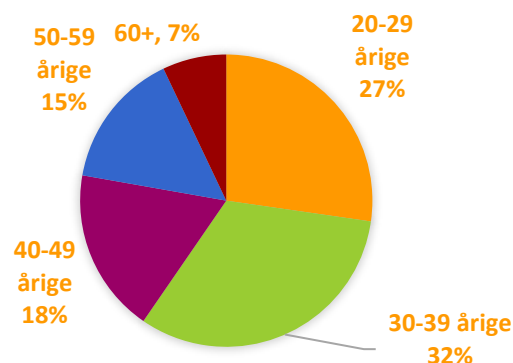
Nedenfor belyses køns- og aldersfordelingen for hvert af de 3 hovedtransportmidler (bil, gang/cykel og kollektiv transport). Køns- og aldersfordelingen blandt brugerne af de enkelte transportmidler skiller det sig ikke ud fra den generelle fordeling i undersøgelsen (se afsnit 3.2 og 3.3 for den samlede køns- og aldersfordeling i undersøgelsen). Dog udgør aldersgruppen 20-39 årige en større andel af gruppen, der benytter kollektiv transport.



KOLLEKTIV TRANSPORT OG KØN



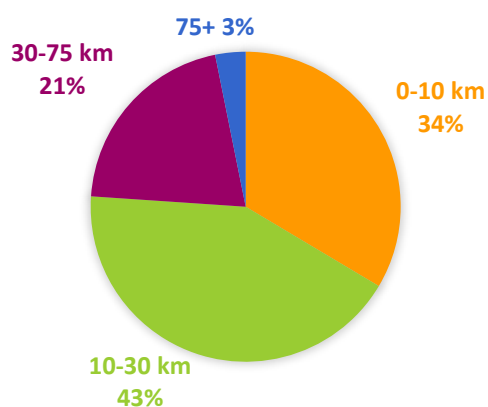
KOLLEKTIV TRANSPORT OG ALDER



4.3 Pendlerafstande og rejsetider til arbejde

Nedenfor ses den samlede afstandsfordeling, for pendling til alle de deltagende virksomheder.

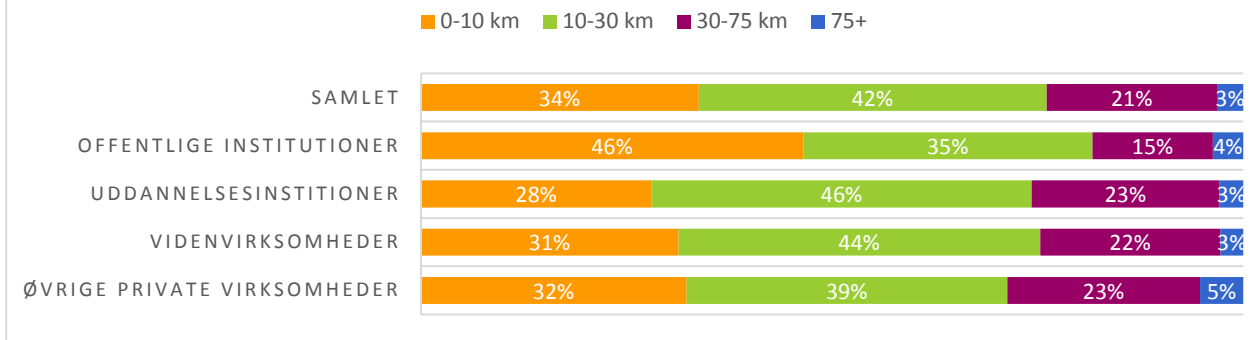
AFSTAND TIL ARBEJDE - SAMLET



Det ses, at en 34% har under 10 km for at komme på arbejde, 43% har mellem 10 og 30 km til arbejde, mens knap hver fjerde har mere end 30 km til arbejde.

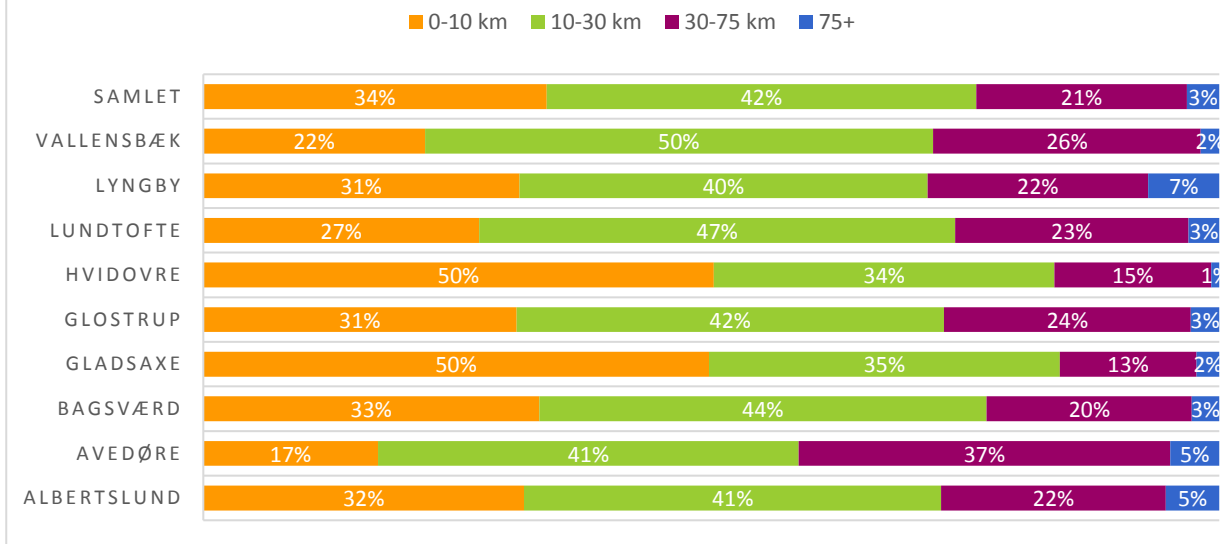
Samme udtræk ses nedenfor, opdelt på branchetype.

PENDLERAFSTAND, BRANCHETYPE



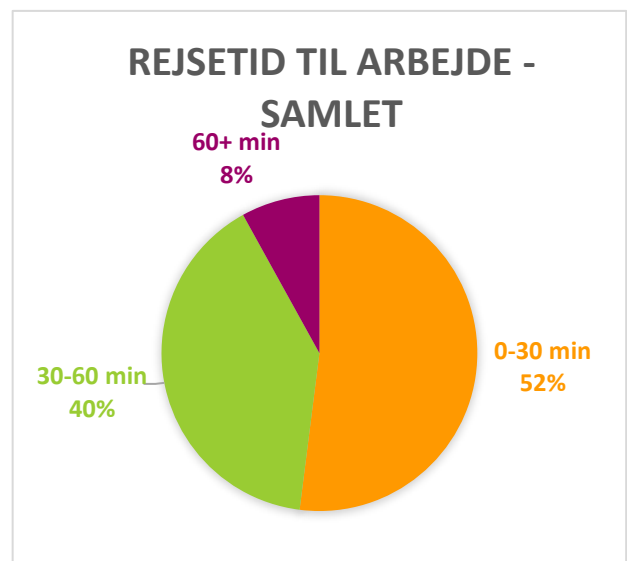
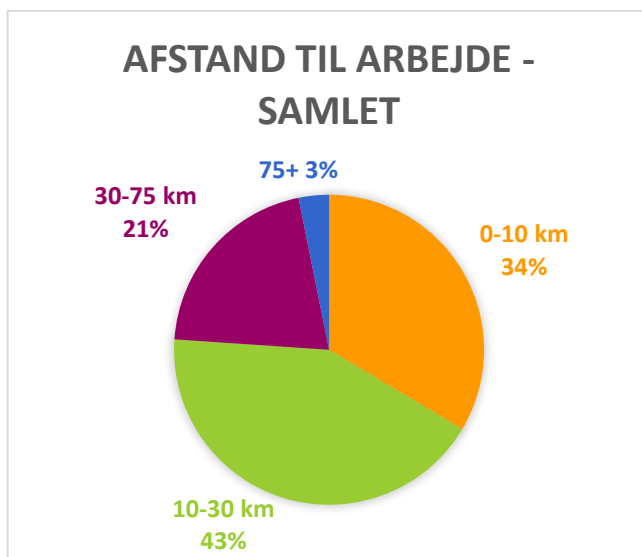
Det ses, at afstandsfordelingen⁴ kun varierer lidt på tværs af arbejdspladstyperne, dog med undtagelse af de offentlige institutioner, som har en kortere pendlerafstande end de resterende brancher.

PENDLERAFSTAND, OMRÅDE



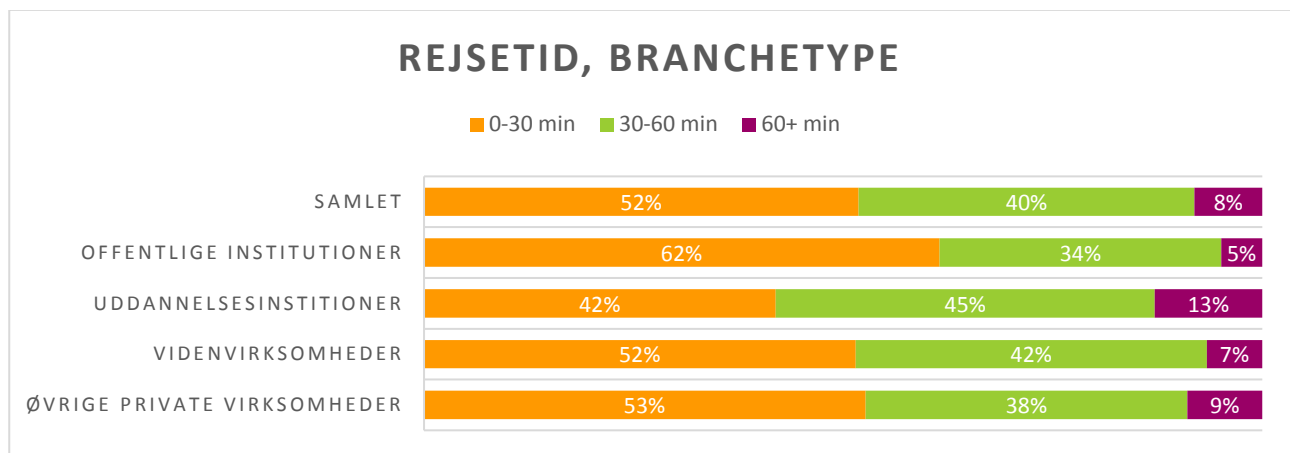
Ud over forskelle mellem branchegrupper er der også forskelle mellem geografiske områder. I Gladsaxe-området og Hvidovre-området ses der en markant større andel med kort afstand til arbejde, hvor 51% højst har 10 km til arbejde. Det skyldes ikke kun, at Rådhusene indgår i gruppen, selvom der typisk er kortere pendlerafstande til rådhusene, jf. figuren ovenfor. Omvendt har Avedøre-området og til dels Vallensbæk en lav andel, der har kort afstand. Især for Avedøreområdet er der en relativt stor del, der pendler langt til arbejde.

⁴ Afstandsfordelingen i nærværende rapport adskiller sig noget fra, hvad der er rapporteret i baggrundsrapporten. Årsagen er primært en andeledes defineret kvalitetssikring af data.

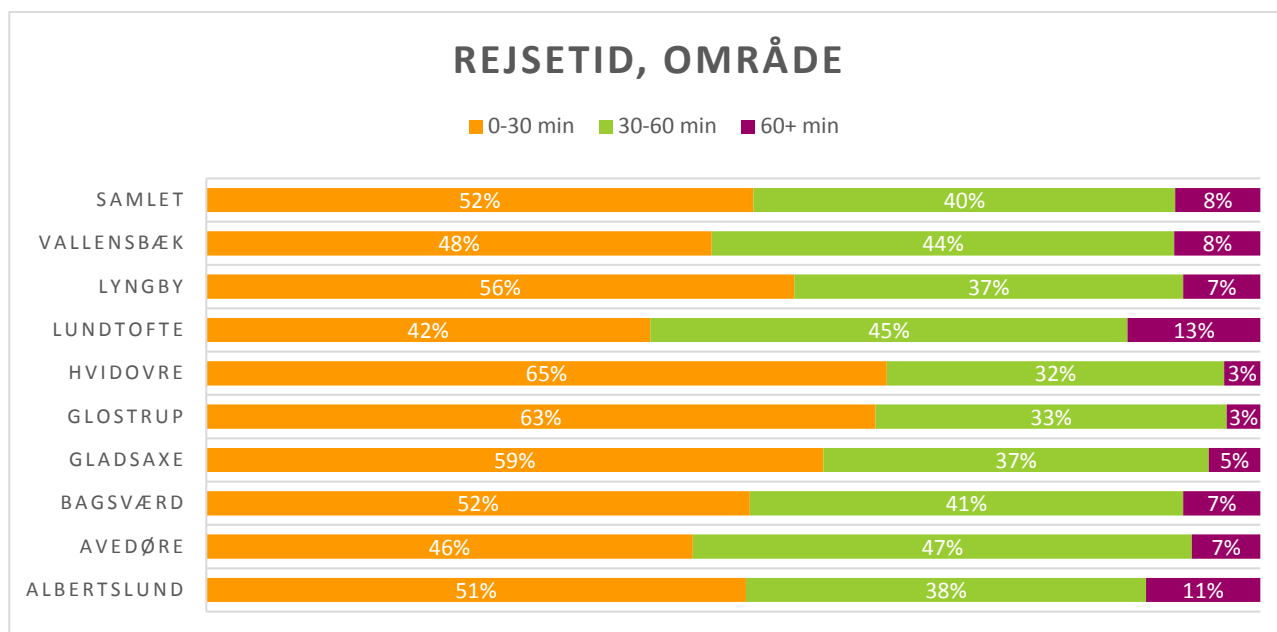


Figurene ovenfor viser respondenternes afstand til arbejdspladsen i længde og tid. Til venstre ses afstanden, hvor godt tre fjerdedele af pendlere har mellem 0-30 km til arbejde. Til højre ses det, at lige over halvdelen af pendlere højst har en halv time til arbejde.

Sammenlignes tallene med den nationale TU undersøgelse bekræftes tendensen, da 53% af danskerne bruger under 30 minutter på at komme på arbejde.



Rejsetiden i de forskellige brancher, ses der en relativt stor forskel i rejsetid, mellem de to typer af offentlige virksomheder. Uddannelsesinstitutionerne har færre medarbejdere med kort rejsetid end de øvrige offentlige institutioner, som har flest pendlere med kort rejsetid. Sammensætningen af medarbejdere i de to branchetyper af offentlige virksomheder er dermed forskellige. De 2 typer af private virksomheder ligger begge lige omkring det samlede gennemsnit.



Det ses, at for alle områderne er det omtrent halvdelen (52-65%), som har højst en halv times rejsetid til arbejde, mens det kun er en mindre del som har over 1 time. Sammenlignes mellem områderne ses, at Lundtofte-området har flest medarbejdere med lang rejsetid. Hvidovre- og Glostrup-området har flest medarbejdere med kort rejsetid.

4.4 Delopsamling

Over halvdelen af medarbejdere i undersøgelsen benytter bilen til og fra arbejde. Derefter er cykel og gang den primære pendlingsform i virksomhederne med 25%, mens den offentlige transport med 17% er den mindst hyppige. Aldersfordelingen på de forskellige transportmidler svarer til den generelle aldersprofil i undersøgelsen. Det er dog hovedsageligt en lidt yngre aldersgruppe, der tager offentlig transport, end der ses i de resterende transportformer.

34% af medarbejderne i undersøgelsen har mindre end 10 km til arbejde. 51% har under 30 minutters rejsetid. Der kan dog observeres forskelle mellem områder og branchetyper. Pendlerafstande og transporttiden er kortest blandt medarbejdere i offentlige institutioner i forhold til uddannelsesinstitutioner, vidensvirksomheder og øvrige private virksomheder.

Tilsvarende er der forskelle i områder, hvor respondenter med arbejdsplads i Bagsværd og Gladsaxe har kortest til arbejde, mens de i Avedøre og Vallensbæk har længst. Avedøre er samtidig et af de eneste områder, hvor flertallet af medarbejderne bruger mere end en halv time på at komme på arbejde. I Gladsaxe er tendensen omvendt, da det er en af de områder, som har en stor andel af medarbejdere med højst en halv times pendling. Disse analyser er interessante, da de giver et indblik i forudsætningen for mobilitetsplanlægningen i de enkelte områder blandt Ring 3's virksomheder.

Der kan stadig tilbydes flere mobilitetstiltag i virksomhederne, end der findes i dag. Eksempelvis kunne informationstavler til offentlig transport, brug af hjemmearbejdsdage og samkørselsordninger udbredes mere blandt virksomhederne.

5. Tværgående temaanalyser

De forskellige trafikantgrupper blandt virksomhedernes medarbejdere undersøges med henblik på køn, brancher, geografiske områder, pendlerafstand og rejsetid, for at opnå en forståelse af pendlerne som målgrupper for adfærdspåvirkning.

I det følgende vil der med henblik på at målrette trængselsreducerende tiltag blive kigget nærmere på mobilister, cyklister og korte bilture. For at kunne belyse mobilister som gruppe (se nedenfor om dette), skiftes derefter opgørelsesmetode, således at hele ugen betragtes under ét.

Mobilist

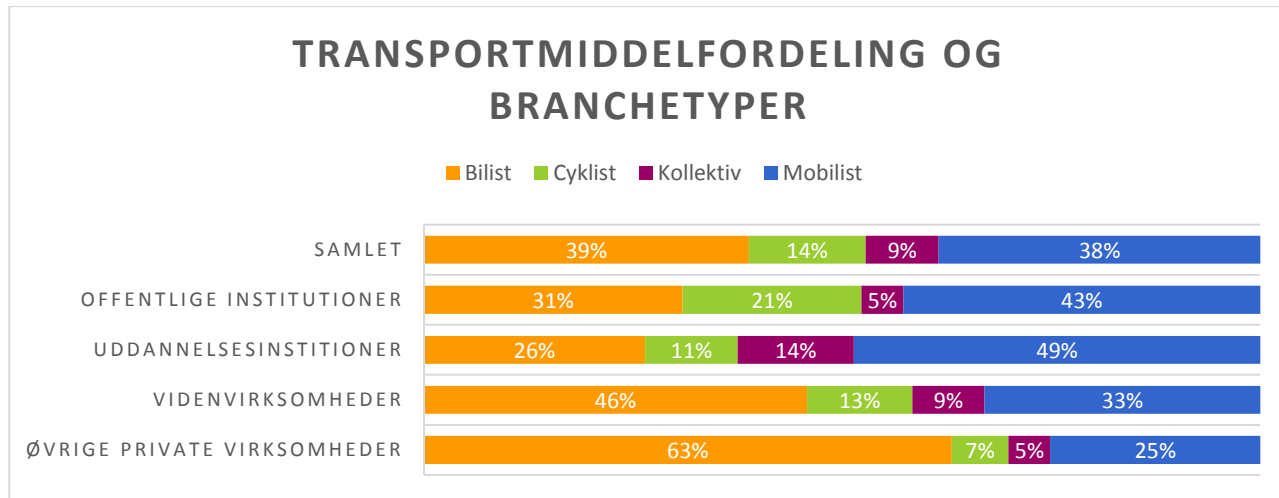
En mobilist defineres som en person, der anvender forskellige transportmidler til pendling på de enkelte dage i løbet af ugen.

Endvidere opgøres andelen og brug af hjemmearbejde med henblik på at vurdere mulighederne for at øge andelen af hjemmearbejde. Målet er at få mere viden om, hvor mange og hvem der vil blive påvirket af trængslen under især anlægsarbejdet, og hvorledes trængslen lettes.

Endelig opgøres "Tilfredshed med transporten" og CO₂-udledninger fra pendlingen til brug for en baseline for "Smart Mobility in LOOP City" og benchmarking mellem virksomheder.

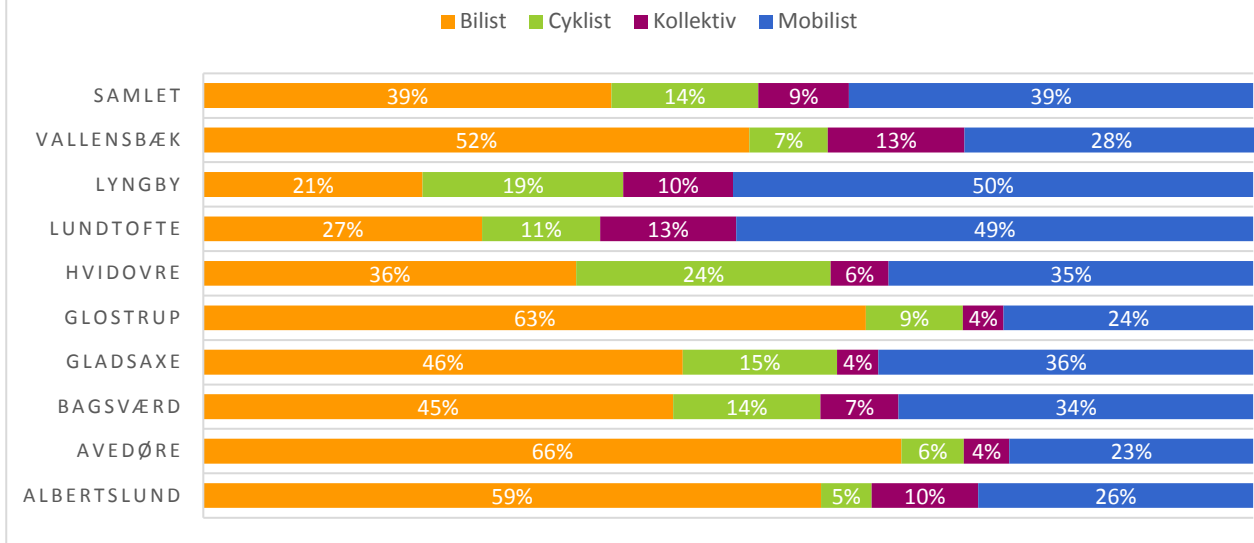
5.1 Transportmiddelfordeling

Følgende afsnit viser transportmiddelfordelingen på ugeniveau med mobilister som separat gruppe, således at bil/cykel/kollektiv vises for dem, som kun bruger bil, cykel eller kollektiv transport i løbet af en uge.



Transportmiddelfordelingen fordelt på branchegrupper viser forskelle i især mobilist-andelen, men også bilandelen. Uddannelsesinstitutionerne stiller sig ud ved at have den højeste andel af mobilister på 49%, samtidigt med at øvrige private virksomheder har den laveste andel med 25%. Offentlige institutioner adskiller sig også ved at have den højeste andel cyklister med 21%. Bilandelen varierer ligeledes fra 26% og 31% blandt medarbejdere i henholdsvis uddannelsesinstitutioner og offentlige institutioner mod 46% og 63% i vidensvirksomheder og øvrige private virksomheder.

TRANSPORTMIDDELVALG OG OMRÅDE



Transportmiddelfordelingen opgjort på områderne i LOOP City viser at der er en relativ lille andel på 14% af pendlerne der cykler hver dag. Lyngby, Gladsaxe og Hvidovre har de højeste cykelandele på 15-24%.

Den største andel af mobilister findes i Lundtofte og Lyngby, mens Glostrup og Avedøre har flest bilister.

Infrastrukturen omkring virksomhederne kan have stor betydning og være en del af forklaringen på forskellene i transportmiddelfordelingen. Fælles for Lyngby og Lundtofte er et veletableret kollektivt netværk af bus og især tog. Dette kollektive netværk er ikke lige så veletableret i Albertslund, Avedøre, Vallensbæk og Glostrup, hvilket, sammen med de lave cykelandele (5-9%), resulterer i højere bilandele på op til 66%.

"Cykel kan bruges en del af vejen og medtages i tog/bus."

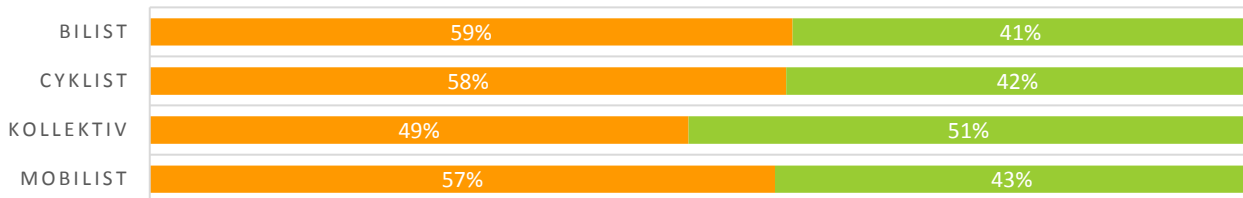
"Det tager ca. 45 minutter for mig at cykle på job afhængig af vindretning/styrke. Det er lige i overkanten at cykle begge veje, men om sommeren tager jeg tit cyklen bag på bilen, for så at lade bilen stå i Bagsværd og cykle hjem om eftermiddagen. Så cykler på job dagen efter og tager bilen hjem."

Kommentarer fra medarbejdere i transportundersøgelsen

De lave cykelandele og høje bilandele i den sydlige del af Ring 3 betyder, at der her er en stor gruppe bilister der muligvis kan flyttes til mobilister. Det kunne omvendt også være et argument, at pendlerne her er meget afhængige af at bruge bilen enten pga. længere afstande (f.eks. har 27% af pendlerne i Vallensbæk og 37% af pendlerne i Avedøre mere end 30 km til arbejde) og ringe forsyning med kollektiv trafik.

TRANSPORTMIDDEL OG KØN

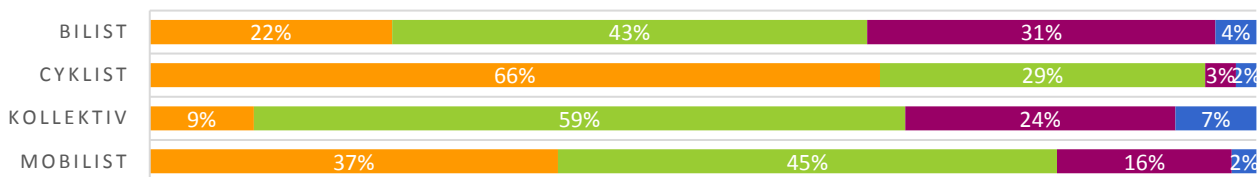
■ Kvinde ■ Mand



Det ses, at kønsfordelingen for de enkelte transportmidler er omtrent ens, dog med undtagelsen, at mænd er overrepræsenteret som kollektivbrugere i denne undersøgelse. Dette understøttes af fordelingen i Transportvaneundersøgelsen, som gengiver de samme tal.

TRANSPORTMIDDEL OG AFSTAND TIL ARBEJDE

■ 0-10 km ■ 10-30 km ■ 30-75 km ■ 75+



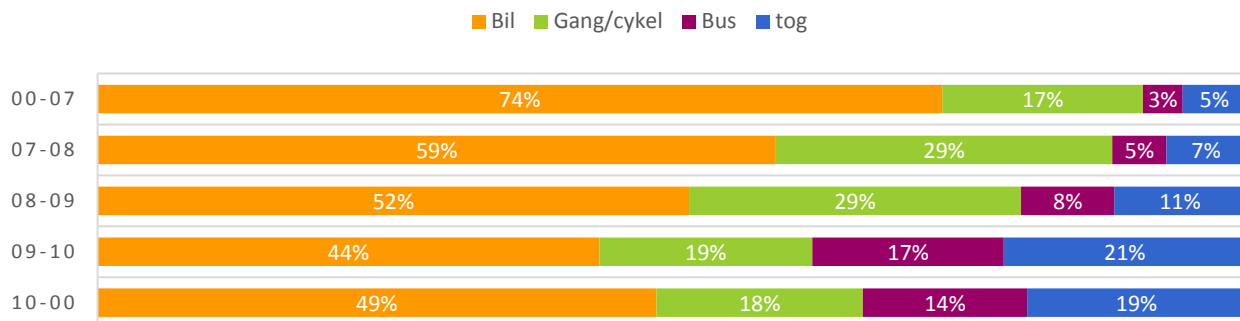
Valg af transportmiddel afgøres blandt andet af afstanden til arbejde. Figuren viser, at 66% af personerne, som vælger at cykle hver dag, har under 10 km til arbejde. Der kan være et potentiale i at rykke de 22% af bilisterne, som tager bilen til arbejde hver dag, selvom de har under 10 km til arbejde. Hvis de kan rykkes over på cyklen, har dette en trængselsreducerende effekt.

"Jeg bor i Odense og vil helst køre med tog til arbejde på DTU Lyngby."

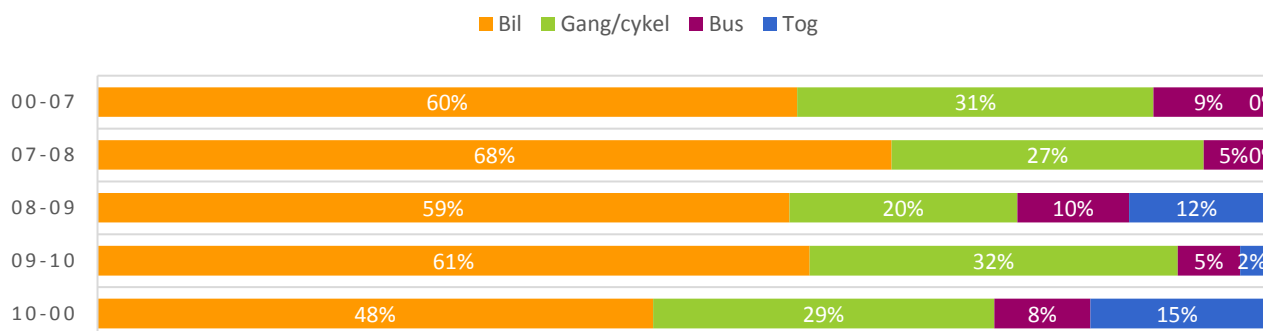
"Kommer ikke til at cykle 130 km om dagen. Derfor er det ikke relevant for mig. Havde jeg boet 10-15 km væk, var det en anden sag."

Kommentarer fra medarbejdere i transportundersøgelsen

TRANSPORTMIDDEL OG ANKOMSTTID LOOP CITY UNDERSØGELSEN



TRANSPORTMIDDEL OG ANKOMSTTID TRANSPORTVANEUNDERSØGELSEN

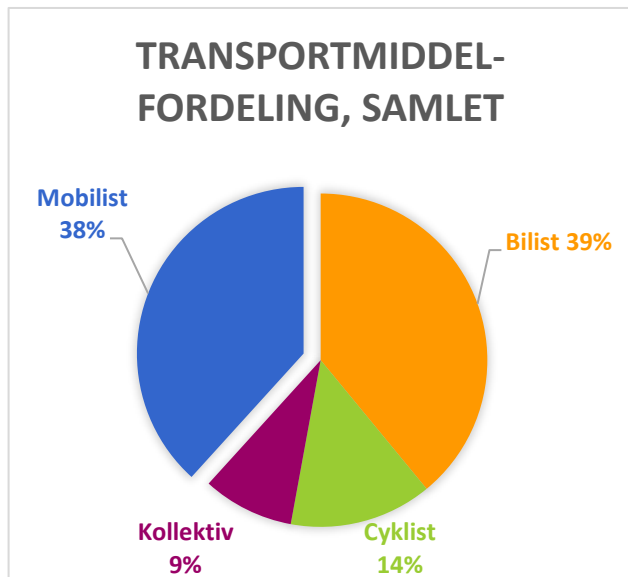


Ovenstående figurer viser fordelingen på transportmidler afhængig af ankomsttidspunkt i henholdsvis LOOP City og Transportvaneundersøgelsen. Begge udtræk er defineret som primær transportmiddel på udrejsen for pendlere, der pendler til de udvalgte kommuner. Der er markante forskelle i transportmiddelfordelingen mellem LOOP City og TU. Blandt respondenterne i LOOP City-undersøgelsen er der en højere andel, der rejser med kollektiv transport og en højere andel, der cykler i myldretiden, end det ses i TU.

Der er også et større udsving i transportmiddelfordelingen i forhold til tidspunkt.

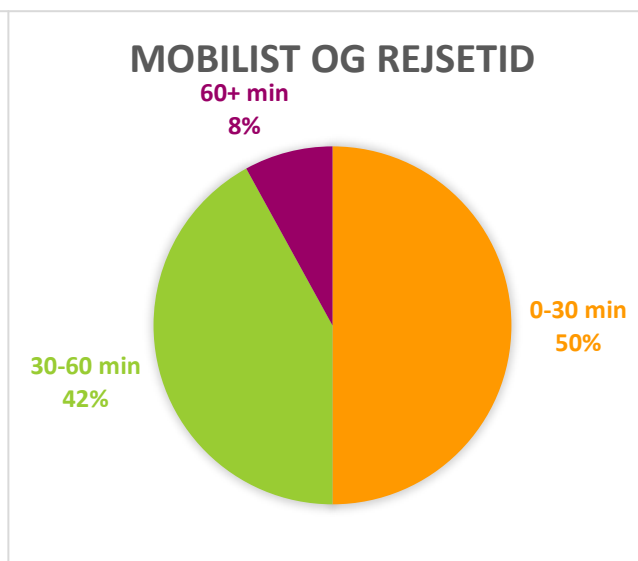
5.2 Mobilister

I den samlede transportmiddelfordeling er der 38% af respondenterne, kan karakteriseres som mobilister, hvilket er stort set samme andel som bilister.



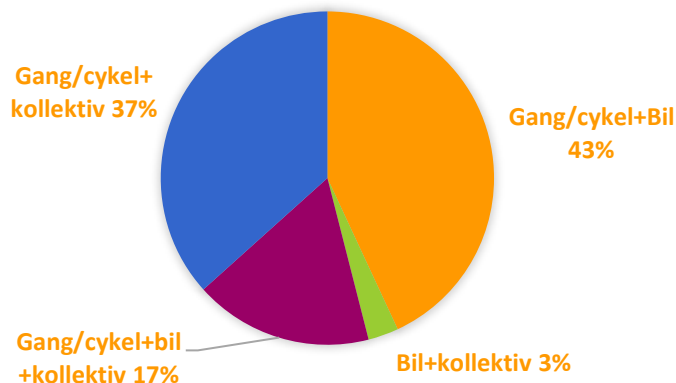
"Jeg kører kun bil, når jeg er på min arbejdsplads på Risø. De arbejdsdage, hvor jeg er i Lyngby tager jeg cykel og tog."

Kommentar fra medarbejder i transportundersøgelsen



Figuren viser rejsetid og pendlerafstand for mobilister. Sammenlignes figuren med de tilsvarende for alle pendlere i afsnit 4.3 ovenfor, ses at rejsetidsfordelingen er stort set som gennemsnittet. Der er dog færre mobilister, som har mere end 30 km til arbejde.

MOBILIST OG TRANSPORT-KOMBINATIONER OVER EN UGE



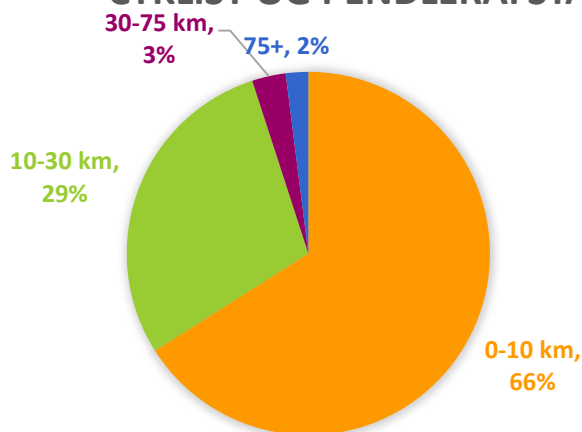
Figuren viser, hvilke kombinationer mobilisterne benytter. De mest benyttede kombinationer er gang/cykel kombineret med bil henover en uge og gang/cykel kombineret med kollektiv transport i løbet af en uge. Det er de færreste, som kombinerer bil og kollektiv transport. De mest benyttede kombinationer rummer et potentiale for at være trængselsreducerende, hvis man kan øge antallet af dage, hvor kollektiv trafik, cykel eller gang vælges fremfor bil.

5.3 Cyklister

I alt er 14% af de ansatte, der deltog i undersøgelsen, er cyklister, som cykler til arbejde hver dag. Følgende afsnit har til formål at afdække omfanget af cyklisme og potentialet for, at flere kan bruge cyklen.

Hovedparten af cyklisterne har korte afstande til arbejde, hvor hele 66% højst har 10 km til arbejde.

CYKLIST OG PENDLERAFSTAND



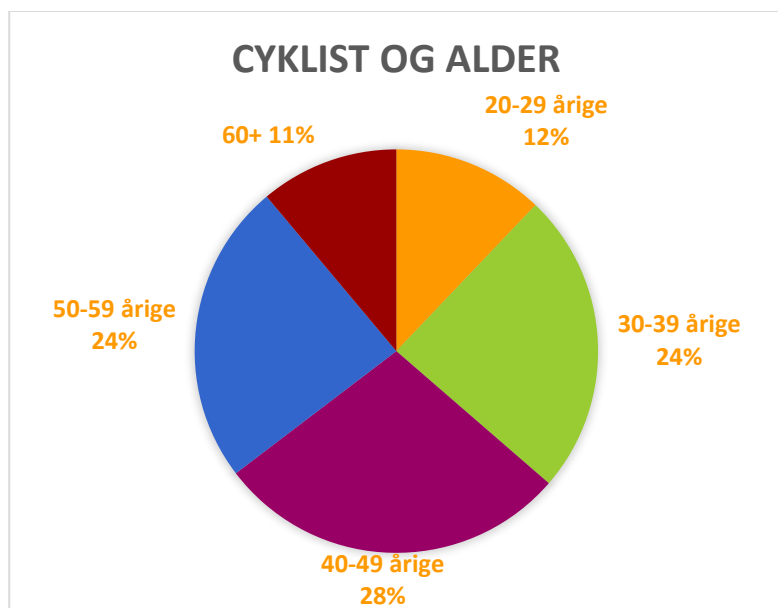
"Jeg cykler det meste af sommeren, når jeg ikke skal bruge bilen ifm. jobbet!"

"Jeg cykler når det er godt vejr og jeg ikke har eksterne aftaler/møder."

Kommentarer fra medarbejdere i transportundersøgelsen

Der ses en sammenhæng mellem valg af cykel og pendlerafstand. Samlet er det 95% af cyklisterne, som har højst 30 km til arbejde, og to trediedele af cyklisterne har højst 10 km. Det kunne tyde på, at der er størst potentiale i at flytte pendlere med mindre end 10 km til cyklen fra andre transportformer. Da 34% af alle ture i

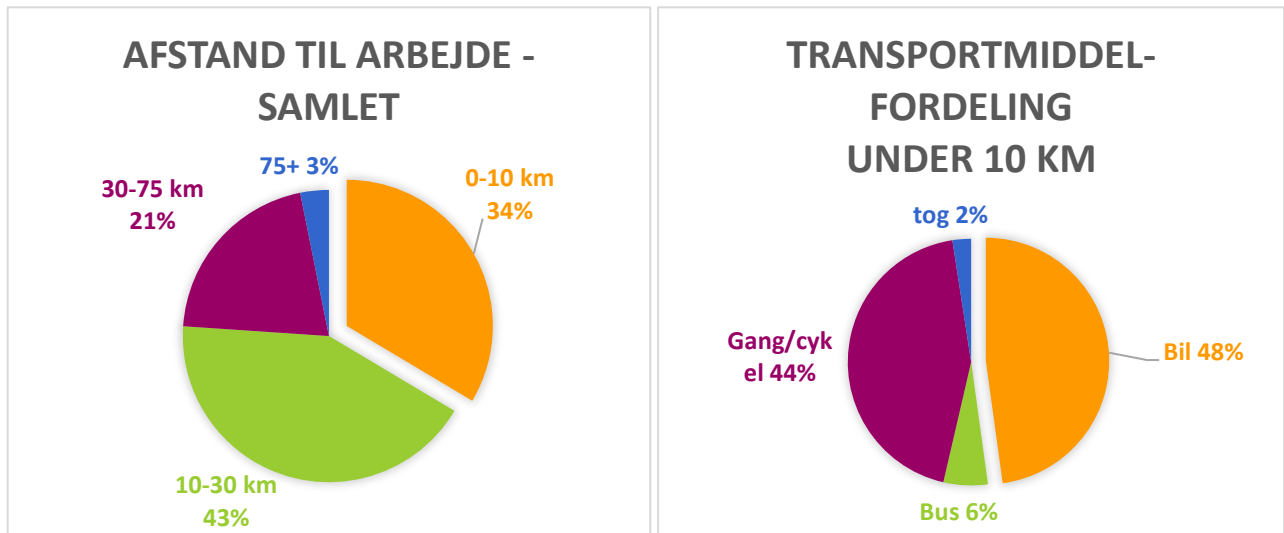
undersøgelsen er på under 10 km, er der en mulighed for at flytte flere medarbejdere i LOOP City til cykel. Andelen af cyklister kan fordobles, hvis alle med under 10 km til arbejde begyndte at cykle, se mere i kommende afsnit 5.4.



Den ovenstående figur viser aldersfordeling for respondenter, som cykler til arbejde alle ugens arbejdsdage. Hvis man sammenligner med den samlede aldersfordeling på side 9 ses, at cyklisterne ganske præcist afspejler aldersfordelingen blandt alle respondenterne.

5.4 Korte bilture

I det følgende vil trafikanter, der bruger bilen på korte ture under 10 km, blive belyst nærmere. På figuren til venstre ses, at 34% af de ansatte i undersøgelsen har under 10 km til arbejde. Figuren til højre viser, at 48% af disse kører i bil.



(N=1765 observationer)

Omkring 16% af medarbejderne i undersøgelsen har bilture på under 10 km til og fra arbejde. Her kan der derfor være et potentiale for at overflytte de korte bilture til gang og cykel.

For de samme korte bilture rapporterer 49%, at de aldrig har ærinder på vejen, og 48% at de ingen erhvervsture har med deres privatbil. 32% rapporterer både, at de aldrig har ærinder og ingen erhvervsture, så disse respondenter har reel mulighed for at benytte andet transportmiddel end kun bilen.

"Cykler om sommeren hvor jeg ikke har så langt, da vi bor i kolonihaven om sommeren."

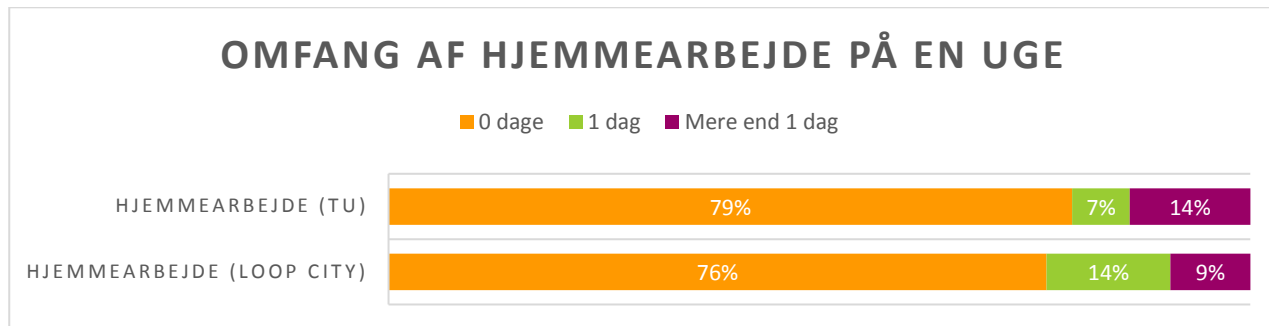
"Jeg kører udelukkende i vores egen bil trods den korte afstand, fordi jeg skal aflevere vores søn i børnehaven."

Kommentarer fra medarbejdere i transportundersøgelsen

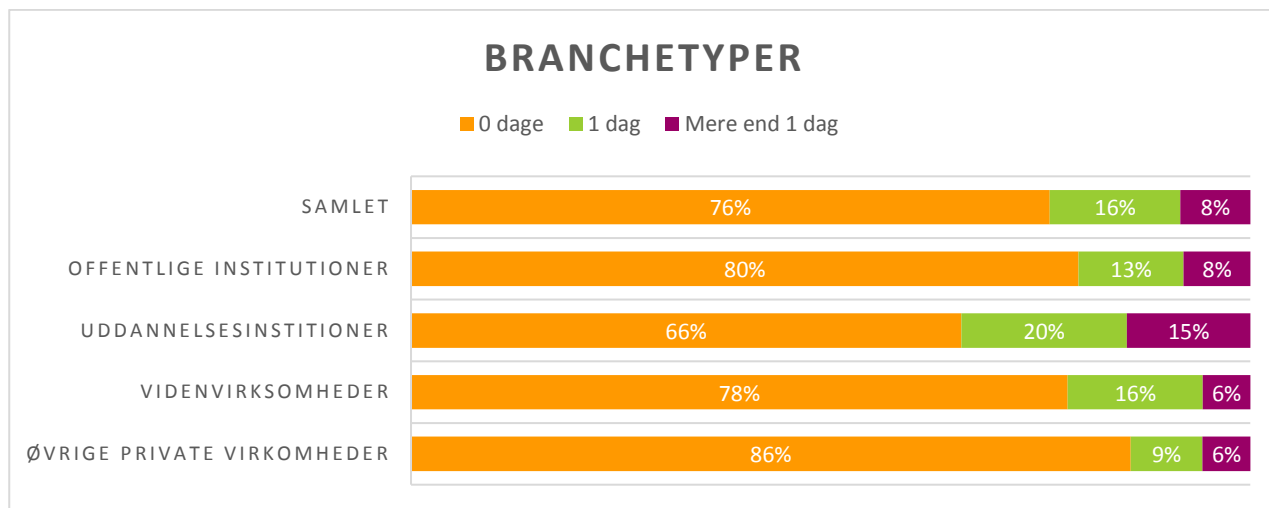
Det betyder at 5% af alle pendlerture er bilpendlerture på under 10 km, hvor pendleren ikke skal bruge bilen til ærinder på vejen eller til arbejdsrelateret transport.

5.5 Hjemmearbejde

Hjemmearbejde kan potentielt bidrage til at mindske trængslen. 80% af virksomhederne giver allerede deres medarbejdere mulighed for at arbejde hjemme. Omfanget af hjemmearbejde blandt medarbejderne i LOOP City vil blive belyst i det følgende.



Figuren viser opgørelse af omfanget af hjemmearbejde, baseret på henholdsvis LOOP City og Transportvaneundersøgelsen⁵. Det ses, at hovedparten af medarbejderne i området ikke (eller kun sjældent) arbejder hjemme. I nedenstående figur opgøres hjemmearbejdet efter branchetype. 23% har haft en eller flere hjemmearbejdsdage.

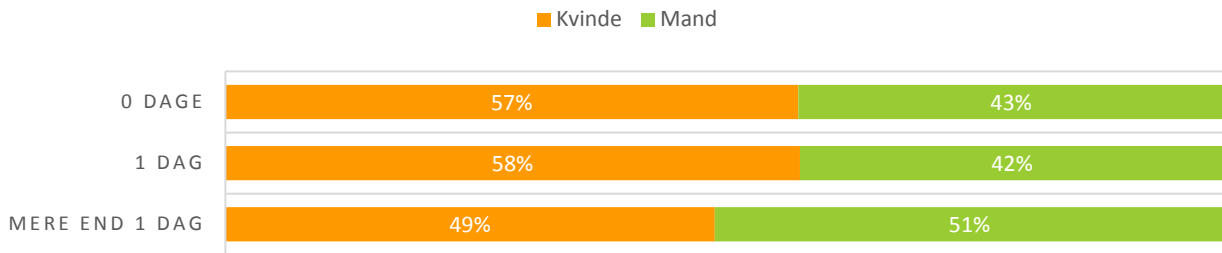


Det ses, at uddannelsesinstitutionerne adskiller sig ved en højere andel af hjemmearbejde end de resterende virksomheder. Omvendt har "øvrige private virksomheder" den laveste andel. Dette kan formentlig tilskrives brancher, hvor hjemmearbejde kan være en umulighed⁶.

⁵ I Transportvaneundersøgelsen opgøres hjemmearbejde pr måned og data er for sammenligningen omregnet ved division med 30/7.

⁶ Undersøgelsen omfatter eksempelvis transportvirksomheder, detailhandel og tilsvarende.

HJEMMEARBEJDE OG KØN



Kønsfordelingen blandt personer med 0 eller 1 hjemmearbejdsdag pr uge adskiller sig ikke fra undersøgelsen totalt set. Derimod ses der en overvægt af mænd blandt personer med flere end 1 hjemmearbejdsdag pr uge.

Samlet er der et potentiale for at reducere trængslen med mere hjemmearbejde. Det er dog ikke i alle jobfunktioner at hjemmearbejde er muligt, derfor er det særlig relevant for offentlige institutioner og vidensvirksomheder.

Regneeksempel med hjemmearbejde:

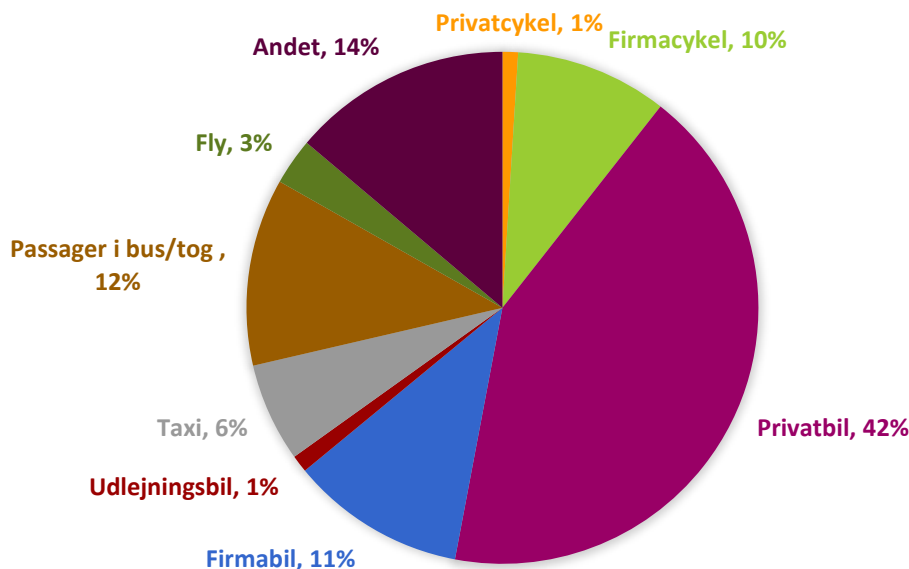
Hvis halvdelen af områdets pendlere har mulighed for at arbejde hjemme og benyttede denne mulighed i gennemsnit 1 dag om ugen, ville det reducere myldretidstrafikken med cirka 10%.

En reduktion i trafikmængderne på 10% i myldretiden svarer til en mærkbar reduktion i trængslen.

5.6 Erhvervsture i løbet af dagen

Erhvervsture til møder, konferencer, kunder m.m. i løbet af en arbejdsdag kan have betydning for den valgte transportform til og fra arbejde. I det følgende belyses erhvervsture blandt virksomhedernes medarbejdere.

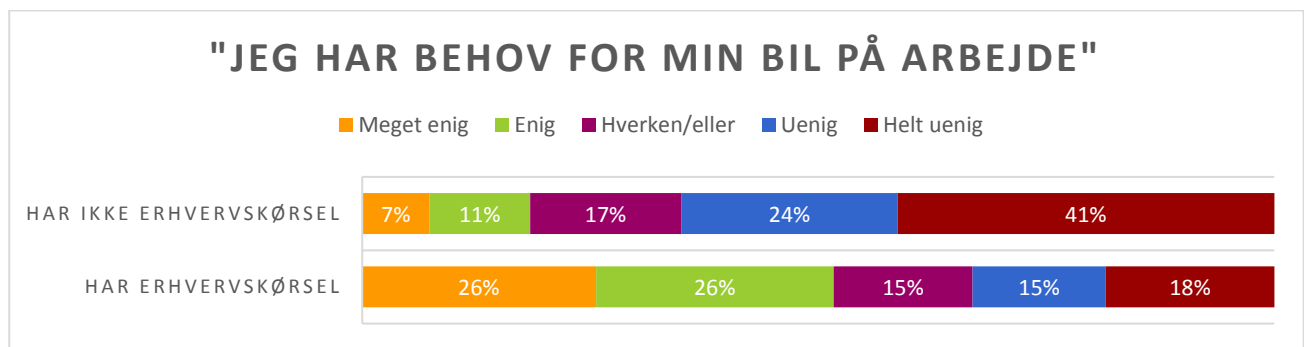
FORDELING AF ERHVERVSTURE



Erhvervsturene er omfattet af mange typer transportmidler, men bilen udgør 53% af alle ture og er den mest dominerende transportform. Her foregår 11% af alle ture i firmabil, mens privatbilen er det transportmiddel der bruges oftest med 42% af turene.

Blandt erhvervsturene i privatbil er der 22%, som er mindre end 10 kilometer og dermed muligvis kunne foretages på cykel. Det kan derudover bemærkes, at 12% af erhvervsturene er foregået som passagerer i bus eller tog, hvilket er en højere andel end det tilsvarende tal for pendling til arbejde på 8%. Denne transportmiddelfordeling er baseret på 2257 besvarelser, svarende til 38% af respondenterne, som har erhvervskørsel.

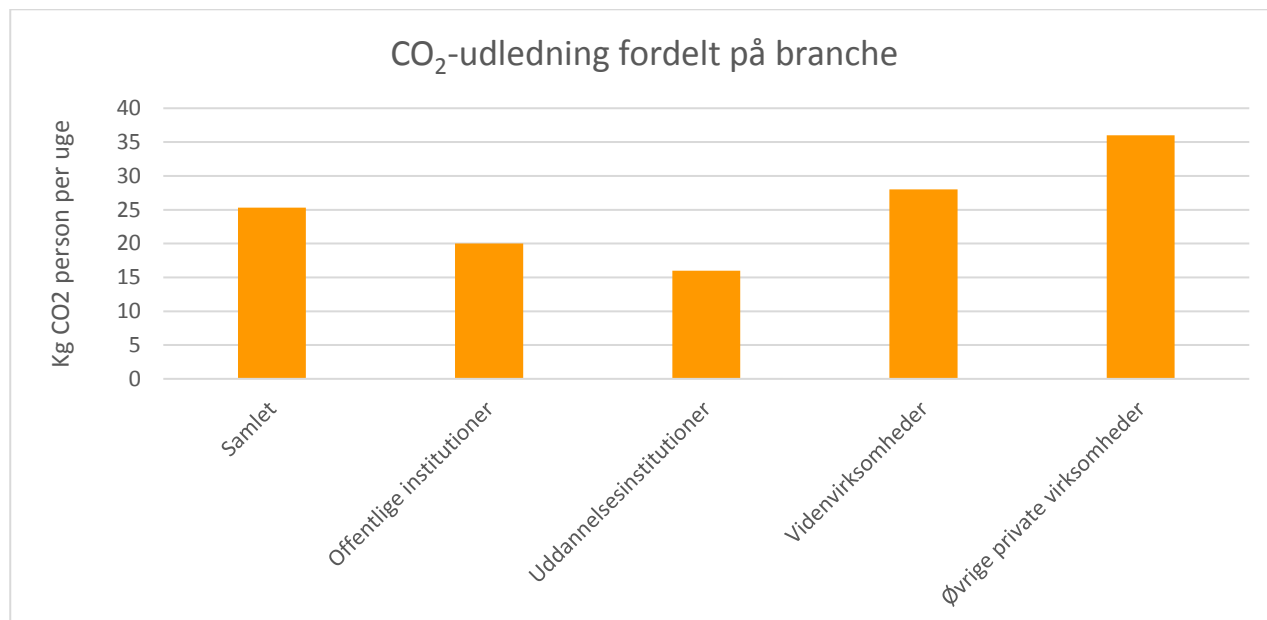
Figuren nedenfor viser sammenhængen mellem personer, som angiver at have behov for bilen i arbejdstiden, og om disse personer faktisk har erhvervskørsel i privatbil i løbet af ugen.



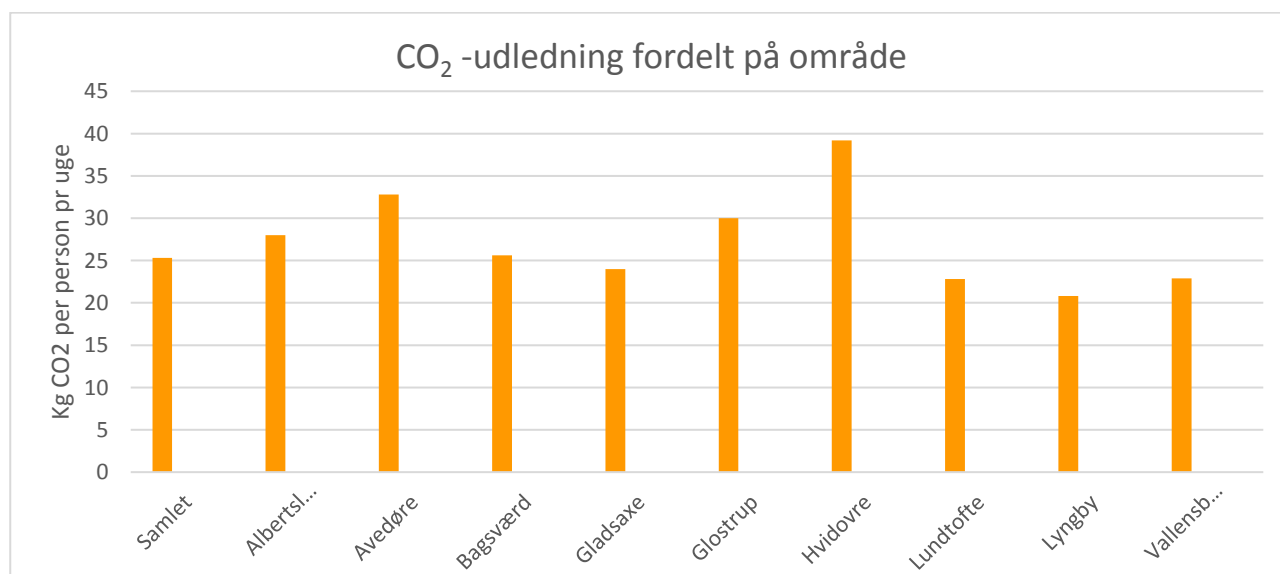
Det ses, at der er en ikke ubetydelig gruppe på 18%, som angiver at have behov for bilen i arbejdstiden, men som ikke (eller kun sjældent) realiserer dette behov. Det svarer til 12% af alle medarbejderne samt 16% af pendlerturene i undersøgelsen. Hvis disse personer kan undlade at køre bil til arbejde og foretage de (sjældne) erhvervsture eksempelvis med taxa, vil der være en mulighed for at reducere trængsel og klimabelastning.

5.7 CO₂ og klimabelastning

CO₂-udledningerne fra pendlingen er beregnet med udgangspunkt i pendlerkilometer tilbagelagt i bil, ganget med en emissionsfaktor på 174g/km og derefter ganget med 2 for at afspejle både udtur og hjemtur. Heri ligger en antagelse om at udturen og hjemturen er lige lange og har samme transportmiddel.



I gennemsnit udleder medarbejderne i undersøgelsen 25 kg CO₂ pr uge. Der er tydelige forskelle i CO₂-udledningen mellem branchegrupperne, hvor uddannelsesinstitutioner og offentligt institutioner har noget lavere udledninger i forhold til vidensvirksomheder og øvrige private virksomheder. Disse forskelle skyldes kortere afstande til arbejde eller en høj andel af mobilister og cyklister kombineret med en lave andel af bilister. Der kan være et potentiale for CO₂-reduktion blandt vidensvirksomheder og øvrige private virksomheder, hvis bilture kan erstattes med en større mobilist og cykelandel.



Der er ligeledes forskelle på CO₂-udledningen fra pendlingen mellem områderne langs Ring 3⁷. Især Avedøre-området og Hvidovre har en høj CO₂-udledning pr medarbejder, mens Lyngby og Lundtofteområdet ligger lavt. Lyngby og Lundtofte har begge en stor andel af mobilister, og det er kun omkring hver fjerde medarbejder i området, som primært ankommer i bil. Lyngbyområdet har den højeste andel af cyklister med 19%.

Det er interessant, at Lyngby-området har en lav CO₂-udledning. Den lave udledning kan skyldes, at det er et af de områder, hvor medarbejderne en gennemsnitligt pendlerafstand kombineret med en høj andel af mobilister.

I Glostrupområdet kører 63% af medarbejderne i bil på arbejde. Andelen af mobilister er lav og cykling, gang og offentlig transport ligger med 13% under det samlede gennemsnit på 22%. Pendlerturene til og fra området tager ofte under 30 minutter og afstandene til arbejde er kortere end dem til Avedøre og Lundtofte.

I Gladsaxe, hvor over halvdelen af alle ture er på under 10 km, kan der ligge et stort potentiale for at flytte flere til cyklen. På trods af de korte afstande bruger 49% af medarbejderne bilen til arbejde hver dag.

Avedøre har den næsthøjeste CO₂-udledning, og det skyldes medarbejderne i området har blandt de længste pendlerafstande. Andelen af kollektiv transport er den laveste blandt områdernes medarbejdere, mens bilen står for 66% af turene blandt pendlerne. Flere mobilister, som kombinerer transportformer, kan have et potentiale, hvis klimabelastningen skal sænkes. Udledningen er højere end gennemsnittet, hvilket kan understøttes af modalsplit for området.

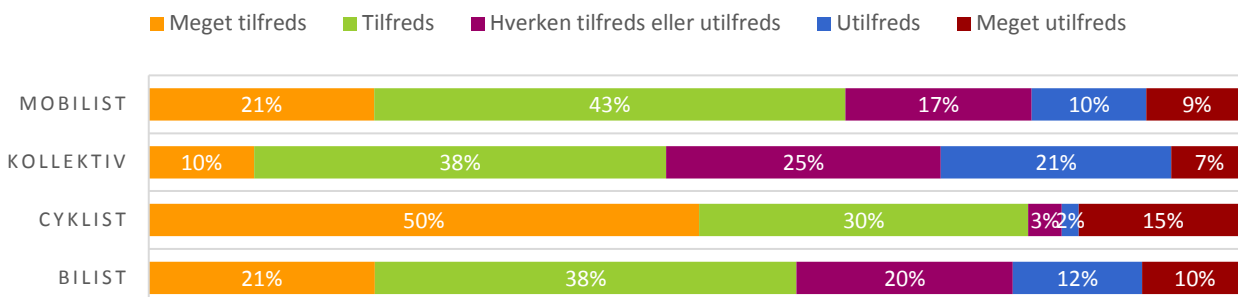
5.8 Tilfredshed

Medarbejdernes tilfredshed med deres nuværende transportvaner belyses i det følgende. Spørgsmålene om tilfredshed adskiller sig fra de faktabaserede spørgsmål ved at være holdningsspørgsmål, hvor svaret ikke kan være rigtigt eller forkert, og hvor validiteten dermed udelukkende er påvirket af svarprocenten i virksomhederne.

Figuren viser, at cyklisterne er den gruppe, som rapporterer den største tilfredshed med 50% "meget tilfreds" og 30% "tilfreds", men samtidigt er cyklisterne også dem med den største andel af "meget utilfreds".

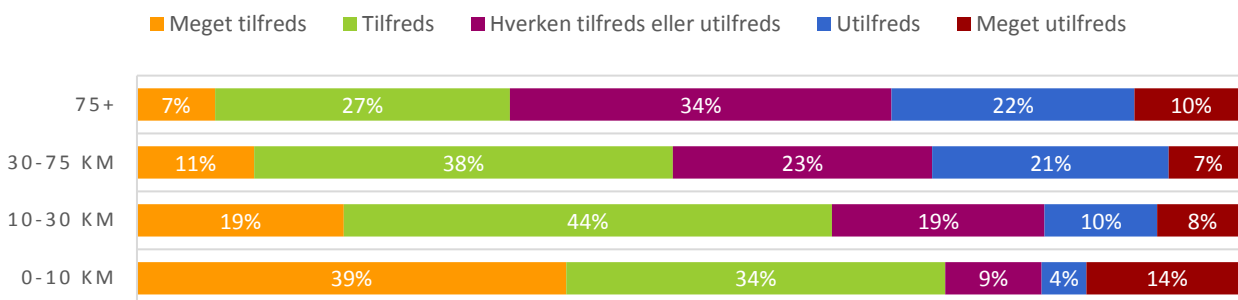
⁷ Bemærk at beregningerne for områderne Glostrup, Vallensbæk og Avedøre er baseret på under 100 respondenter, og derfor er behæftet med en vis usikkerhed.

TILFREDSHED OG TRANSPORTMIDDELFORDELING

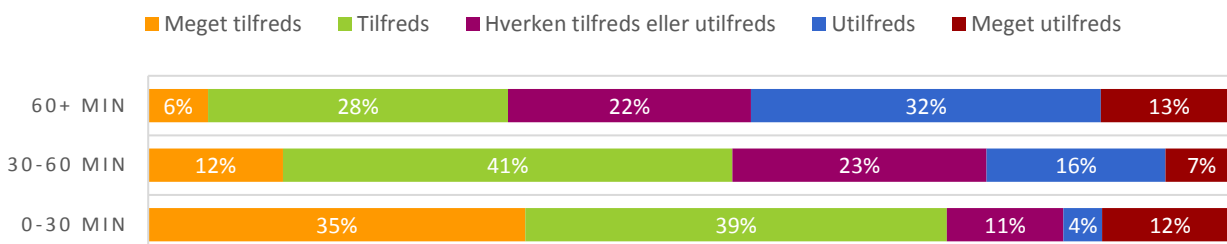


Den gruppe, som rapporterer den største utilfredshed med deres transport, er brugerne af den kollektive transport med 28% utilfredse/meget utilfredse. Den høje tilfredshed blandt cyklister relativt til de andre transportgrupper kan ses som en illustration af potentialet ved at flytte flere over på cyklen.

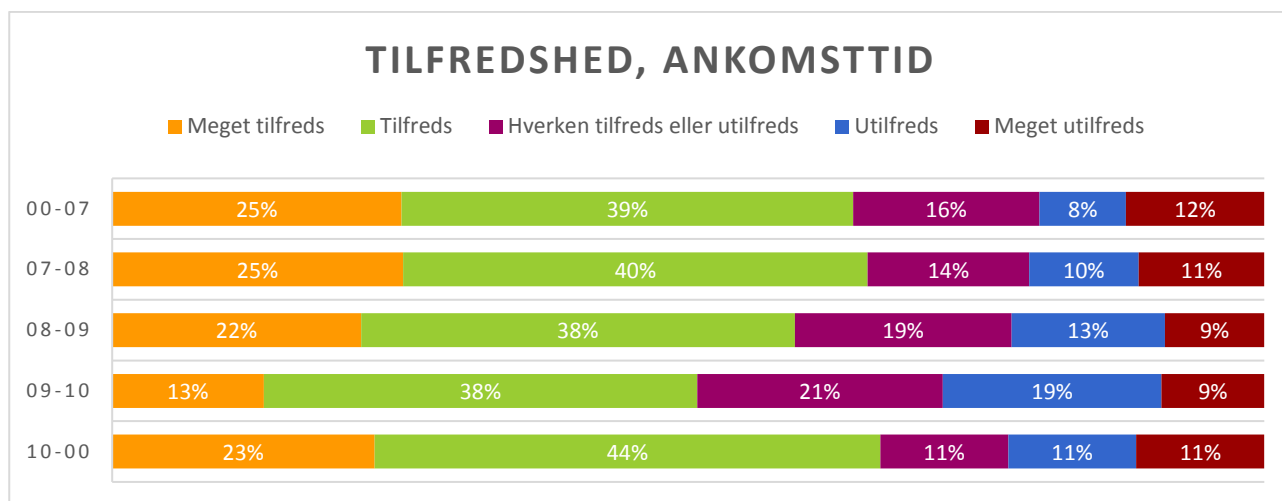
TILFREDSHED OG AFSTAND TIL ARBEJDE



TILFREDSHED OG REJSETID



Ovenstående figurer viser, hvorledes tilfredsheden afhænger af afstand og rejsetid. Der ses en markant sammenhæng, således at personer med kort afstand eller kort tid til arbejde er mest tilfredse. Dertil er der en uforklarlig detalje om at andelen som er meget utilfredse er særlig stor for de korte afstande.



Figuren viser, at den mindst tilfredse gruppe er personer med ankomst mellem 9 og 10, hvilket umiddelbart er lidt overraskende. Muligvis skyldes dette, at personer med sen ankomsttid enten har haft lang rejsetid og/eller er blevet meget forsinket undervejs.

5.9 Delopsamling

For at reducere trængslen for bilister under anlægningsarbejdet til letbanen kan man reducere antallet af korte bilture og erhvervsture i bil, og øge antallet af mobilister, cyklister og hjemmearbejdsdage.

Områdernes infrastruktur og virksomhedssammensætning spiller en rolle i den fremtidige mobilitetsplanlægning. Ansatte på private virksomheder og vidensvirksomheder tager oftest bilen, mens ansatte på offentlige institutioner og uddannelsesinstitutioner har en høj andel af mobilister og en lavere andel af bilister end de andre virksomheder. I Avedøre og Glostrup tages bilen mest til arbejde, og her er det omkring 65%, der bruger bilen, mens Lyngby og Lundtofte har en stor andel af mobilister og cyklister.

Overflytning fra især bil til cykel vil også reducere klimabelastningen. Flere af områdets kommuner har målsætninger og politikker om bæredygtighed, miljø og reduceret CO₂-belastning. Projektets tiltag kan på denne måde bidrage til opfyldelse af flere målsætninger.

I Gladsaxe, men også i Albertslund og Glostrup, hvor medarbejderne har korte afstande til arbejdet vil der være et oplagt potentiale i at flytte flere over på cyklen. Det vil gavne både miljø og sundhed.

Der er en sammenhæng mellem valg af transportmiddel og afstand til arbejde. Blandt bilisterne er der generelt flest medarbejdere med længst til arbejde, mens cyklisterne oftest har mindre end 10 km. Der er dog et potentiale i at flytte den fjerdedel af bilister, som bruger bilen til korte ture til andre transportformer.

Det er værd at bemærke, at de medarbejdere, der er mest tilfredse, er cyklisterne, mens transporttid på mindre end 30 minutter også øger tilfredsheden. Der er 5% af medarbejdere, der kører i bil til arbejde, selvom de har under 10 km og ikke er afhængige af deres bil til erhvervskørsel eller til ærinder undervejs. De kan potentielt flyttes til andre transportformer med de rette virkemidler. I denne forbindelse kan virksomhederne overveje at udvide mulighederne for transportmidler på erhvervsturene, så medarbejderne ikke er afhængige af deres private bil, eksempler kunne være tjenestebiler, taxature eller andet. Ydermere er der et potentiale i hjemmearbejde, som langt størstedelen af medarbejderne i dag ikke benytter sig af.

Områder med længere afstande til arbejde kan synliggøre og forbedre den kollektive infrastruktur, da rejser med offentlig transport oftest tages ved afstande længere end 10 km til arbejdspladsen. Samtidig kan flere mobilister i fremtiden være med til at reducere trængsel og CO₂ i de områder, der i dag har overtal af bilpendlere.

Mobilisterne udgør i undersøgelsen 38% af medarbejderne. De kombinerer oftest gang/cykel med kollektiv transport eller bil og cykel. Andelen af mobilister kan sikkert forholdsvis let øges i områder, hvor der allerede er mange mobilister, fordi der her er gode transportforhold og infrastruktur. Det kunne også være, at områder med et lavt antal mobilister vil have lidt mere fokus på, hvordan man kan gøre det nemmere for pendlere at benytte cykel og kollektiv transport til arbejde.

6. Opsamling og anbefalinger

Med denne mobilitetsundersøgelse er det første gang, at LOOP City og virksomhederne får et fælles vidensgrundlag om ansattes mobilitetsmønstre til virksomheder i forskellige områder.

Mobilitetsundersøgelsen er udarbejdet baggrund af transportundersøgelser på 25 virksomheder langs Ring 3 og med i alt 6075 besvarelser fra ansatte. Datagrundlaget er rimeligt repræsentativt i sammenligning med den nationale Transportvaneundersøgelse (TU) for de samme kommuner.

I denne opsamling gives et overblik over baselinen for pendling og erhvervstransport på tværs af virksomheder og områder i det fælles netværk "Smart Mobility in LOOP City". Endvidere sammenfattes hvilke typer af ture og hvilke målgrupper, der kan adresseres, hvis man vil forsøge at undgå unødige bilture, overflytte folk fra alenekørsel i bil eller optimere kapacitetsudnyttelsen af vejnettet. Alt sammen for at afhjælpe det pres og den trængsel, der vil komme på vejnettet langs Ring 3 under anlægsarbejdet af den kommende letbane. Analyseresultaterne præsenteret i sammenfatningen vil blive suppleret med viden om transportadfærd og mobilitetstiltag opnået gennem Gate 21's mangeårige arbejde på området.

Til sidst gives et billede af mobilitetsmønstre til forskellige geografiske områder langs Ring 3 og en anbefaling til hvilke rejser, der kan være fokus på i de 5 lokale netværk, som er etableret under det fælles netværk Smart Mobility in LOOP City.

6.1 Baseline for transportvalg i LOOP City

Mobilitetstilbud

I mobilitetsundersøgelsen er det blevet opgjort, hvilke mobilitetsservices virksomhederne tilbyder deres medarbejdere. Mest almindeligt er det at tilbyde badefaciliteter, hjemmearbejde og mulighed for virtuelle møder, mens det er sjældent, at virksomheder har cykelservice, visning af afgangstider for offentlig transport på intranet eller i receptionen eller har en sammenkørselsordning. Omkring halvdelen af virksomhederne har erhvervskortordning, som er et skattefrit periodekort til offentlig transport.

Der kan stadig tilbydes flere mobilitetstiltag i virksomhederne, end der findes i dag. Eksempelvis kunne informationstavler til offentlig transport, brug af hjemmearbejdsdage og samkørselsordninger udbredes mere blandt virksomhederne. Bedre faciliteter, tilbud og services vil gøre det nemmere for medarbejderne at ændre transportadfærd.

Transportmiddelvalg til arbejde

58% af pendlerturene foregår i bil. Derefter er cykel og gang den primære pendlingsform i virksomhederne med 25%, mens den kollektive trafik med 17% er den mindst hyppige.

En tredjedel af pendlerne i undersøgelsen har mindre end 10 km til arbejde. 52% har mindre end 30 minutters rejsetid. Der er dog forskel på afstand og rejsetid til arbejde fra branche til branche. Medarbejdere på offentlige institutioner har generelt kortere afstand til arbejde og kortere rejsetid end uddannelsesinstitutioner, vidensvirksomheder og øvrige private virksomheder. Der er også forskel på transportmiddelfordelingen fra område til område. Disse forskelle har betydning for valg af virkemidler til at påvirke transportvalget og vil blive belyst nedenfor i afsnit 6.4.

Erhvervsture

38% af medarbejderne i undersøgelsen angiver, at de har erhvervsture i løbet af ugen. Medarbejderne bruger mange typer transportmidler til erhvervskørsel. Bil udgør 53% af alle ture. Her foregår 11% af alle ture i firmabil, mens privatbilen er det transportmiddel, der bruges oftest med 42% af turene. At få flere medarbejdere til at benytte eksempelvis tog, cykel eller delebil til erhvervskørsel kan potentielt give en besparelse for virksomheden og samtidigt give et beskedent bidrag til reduktion af trængslen.

Tilfredshed

Tilfredshed med transporten til arbejde er en vigtig parameter for virksomheder, der ønsker at fastholde og rekruttere medarbejdere. Derfor er det relevant at undersøge nærmere, hvilke trafikanter der er mest tilfredse med deres transport. Undersøgelsen viser, at medarbejdere, som cykler til arbejde hver dag er mest tilfredse med deres transport. 80% af cyklisterne er "meget tilfredse" eller "tilfredse".

Mobilister, som skifter mellem transportmidler over ugen, er med 64% de næstmest tilfredse medarbejdere, og blandt bilisterne angiver 59%, at de er meget tilfredse eller tilfredse med deres transport. Brugere af kollektiv trafik er de mindst tilfredse, her er kun 48% meget tilfredse eller tilfredse. Dette tyder på at værdier som aktiv transport, fleksibilitet og stabilitet vægtes høj blandt pendlerne i LOOP City.

CO₂-udledning fra pendling

I gennemsnit udleder medarbejderne i LOOP City 25 kg CO₂ pr uge. Undersøgelsen viser, at medarbejdere fra vidensvirksomheder og øvrige private virksomheder udleder mere CO₂ gennem transporten end medarbejdere fra offentlige institutioner og uddannelsesinstitutioner. Der er også forskel på CO₂-udledningen fordelt på område, hvilket uddybes yderligere nedenfor i afsnit 6.4. Andelen som pendler i bil til arbejde og medarbejdernes afstand til arbejde er de to faktorer, som har størst betydning for virksomhedens transportrelaterede CO₂-udledning.

6.2 Målgruppeanalyser og potentialer

I undersøgelsen er der spurgt til pendlernes transport til arbejde i løbet af en hel uge. Derfor er det i denne undersøgelse muligt at se på, hvor mange der skifter mellem transportmidler i løbet af ugen, og hvor mange der arbejder hjemme i løbet af en uge, og undersøge hvem disse grupper er.

På baggrund af transportundersøgelsen har vi derfor undersøgt en række tematikker nærmere for at opnå et bedre kendskab til målgruppen og identificere, hvor der er størst potentialer for at reducere trængslen langs Ring 3.

Tematikkerne er

- mobilister
- cyklister
- korte bilture
- medarbejdere med erhvervskørsel
- potentialer for hjemmearbejde

Mobilister

Mobilisten er en trafikant som skifter mellem transportmidler fra dag til dag. I alt er 38% af medarbejderne i undersøgelsen mobilister, som skifter mellem bil, cykel og kollektiv trafik henover ugen. 43% af mobilisterne skifter mellem gang/cykel og bil, imens 37% skifter mellem gang/cykel og kollektiv transport.

40% af medarbejderne i undersøgelsen kører i bil hver dag. Hvis flere af dem, som kører i bil hver dag, skifter bilen ud med cykel eller kollektiv trafik et par gange om ugen, kan det reducere trængslen.

Undersøgelsen viser, at rejsetidsfordelingen for mobilister er stort set som gennemsnittet. Der er dog færre mobilister på afstande over 30 km til arbejde. De medarbejdere, som vil have interesse i at skifte transportmiddel over ugen er dem, som ikke vil opleve en markant øget rejsetid ved skiftet i forhold til den rejsetid, de har i dag. Det betyder, at det især vil være de korte og mellemlange distancer, der bør være i fokus. På de lange distancer kan tog i visse tilfælde være konkurrencedygtigt med bilen, især hvis der er gode forbindelser på det sidste stykke mellem stationen og arbejdspladsen. Gode forbindelser fra station til arbejdsplads vil også gøre det mere attraktivt for pendlere på de kortere afstande at skifte bil ud med kollektiv trafik.

Cyklister

14% af medarbejderne i undersøgelsen er cyklister, som pendler på cykel til arbejde hver dag. 66% af cyklisterne har under 10 km til arbejde. Der er en sammenhæng mellem afstand til arbejde og valg af transportmiddel, som især gør sig gældende for cyklisterne – jo længere til arbejde jo færre cyklister. Det vil formentlig være vanskeligt at bryde denne afstandsfølsomhed og derfor må det antages at potentialet for at få flere til at cykle er størst på de korte afstande, også selvom mange allerede gør det.

I alt har 34% af medarbejderne i undersøgelsen under 10 km til arbejde. Cyklister udgør 44% af denne gruppe, imens 48% af dem med under 10 km til arbejde pendler i bil. Det svarer til 16% af det samlede antal medarbejdere. At få flere af dem til at cykle vil have betydning for både trængsel, CO₂ og sundhed.

Korte bilture

34% af medarbejderne har under 10 km til arbejde. Af dem kører 48% i bil. Det svarer til 16% af respondenterne i den samlede undersøgelse. Der er et stort potentiale i at sætte fokus på at få flere på de korte ture til at skifte bilen ud med cykel eller kollektiv trafik.

Pendlere, som bruger bilen på de korte afstande, begrundes ofte dette med, at de har behov for bilen i arbejdstiden eller har ærinder på vejen til eller fra arbejde, som gør bilen nødvendig. Af medarbejderne med korte bilture under 10 km har en tredjedel hverken ærinder på vejen eller bruger bilen i arbejdstiden. Her er potentialet for at skifte bilen ud med et andet transportmiddel stort. Disse ture udgør 5% af alle pendlerture, og en indsats her vil derfor kunne have nogen effekt på trængslen.

Medarbejdere med erhvervsture

Brug af privatbil til erhvervskørsel har betydning for, om medarbejderne tager bilen til arbejde. Derfor vil tiltag, der påvirker erhvervsture som oftest også have en effekt på valg af transportmiddel til pendling. Blandt erhvervsturene i privatbil er der 22%, som er mindre end 10 kilometer og dermed muligvis kunne foretages på cykel eller el-cykel.

Undersøgelsen viser, at 12% af medarbejderne angiver at have behov for bilen i arbejdstiden, selvom de ikke (eller kun sjældent) realiserer dette behov. Hvis disse personer kan undlade at køre bil til arbejde og foretage de (sjældne) erhvervsture eksempelvis med taxa, cykel eller delebil, vil der være en mulighed for at reducere trængsel og klimabelastningen. Dette vil kunne have betydning for op til 16% af de samlede antal pendlerture.

Hjemmearbejde

På virksomhederne langs Ring 3 har 23% af medarbejderne mindst én hjemmearbejdsdag om ugen. Der er ikke forskel på andelen af hjemmearbejde i forhold til, hvilket transportmiddel der bruges, eller om man har kort eller langt til arbejde.

Hvis man øger andelen af dem, der har hjemmearbejde en gang om ugen fra 23% til 50%, svarer det til en reduktion af trafikken med 6%.

6.3 Tværgående anbefalinger

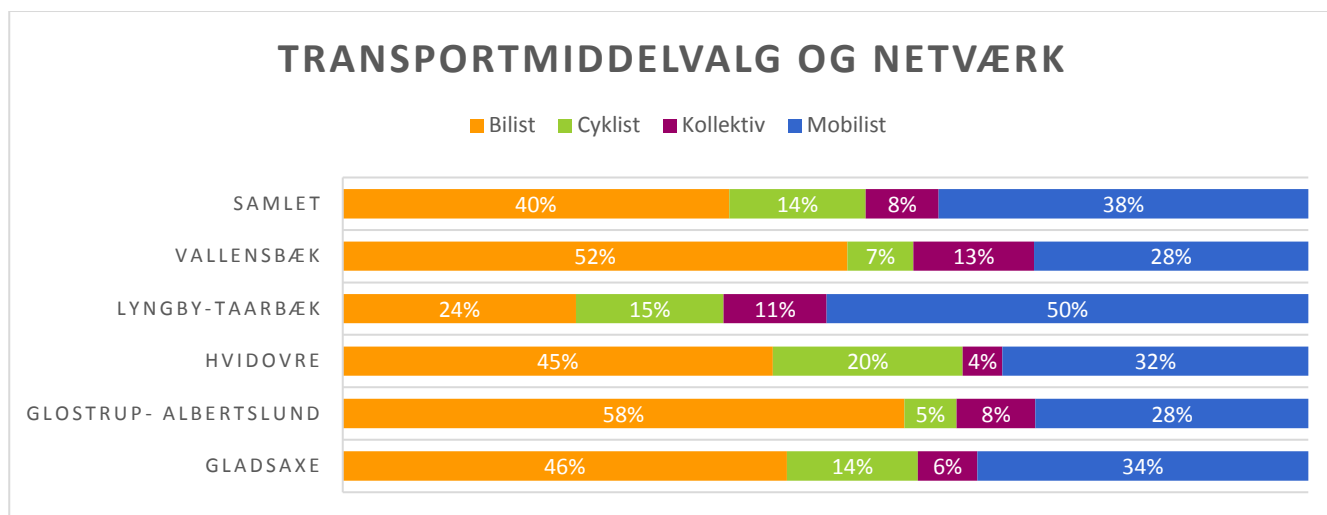
Nedenfor fremgår en oversigt over de tematikker og potentialer, der kan adresseres generelt i LOOP City under anlægsarbejdet:

Tema	Baseline	Potentiale
Mobilister	38% af medarbejderne i undersøgelsen er mobilister, som skifter mellem transportmidler fra dag til dag. 39% af medarbejderne kører i bil til arbejde hver dag.	Hvis halvdelen af de medarbejdere, som pendler i bil til arbejde hver dag, skifter bilen ud med cykel en dag om ugen, vil det flytte 4% af de daglige pendlerture væk fra vejen og over på cykelstien.
Cyklister	14% af medarbejderne i undersøgelsen cykler til arbejde hver dag. Andelen som cykler er størst på de korte afstande. 44% af de korte ture på under 10 km foregår på cykel.	At få flere til at cykle på de korte afstande vil have betydning for både trængsel, CO ₂ og sundhed.
Korte bilture	48% af de korte ture på under 10 km foregår i bil. Det svarer til 16% af de samlede antal ture.	På 32% af de korte bilture på under 10 km har medarbejderen hverken behov for bilen i arbejdstiden eller ærinder på vejen. Det svarer til 5% af alle pendlerture, som kan flyttes til for eksempel cykel.
Medarbejdere med erhvervsture	Privatbil bruges som transportmiddel på 42% af alle erhvervsture.	22% af erhvervsture i privatbil er mindre end 10 km og vil muligvis kunne foretages på cykel eller el-cykel. 12% af medarbejderne angiver at have behov for bilen i arbejdstiden, men har ingen erhvervskørsel og vil derfor i princippet kunne bruge andre transportmidler til at komme til arbejde.
Hjemmearbejde	23% af medarbejderne har mindst en ugentlig hjemmearbejdsdag.	Hvis man øger andelen af dem, der har hjemmearbejde en gang om ugen fra 23% til 50%, svarer det til en reduktion af trafikken med 6%.

6.4 Baseline og anbefalinger i den lokale geografi langs Ring 3

I det følgende gives en opsamling af, hvad der kendetegner hvert geografiske område langs med Ring 3, som har deltaget i undersøgelsen. Der gives desuden et bud på hvilke rejser og målgruppe, der kan adresseres med mobility management baseret på målgruppeanalysen ovenfor.

Opsamlingen tager udgangspunkt i de 5 lokale mobilitetsnetværk, som er igangsat under Smart Mobility in LOOP City; Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Glostrup-Albertslund, Vallensbæk og Hvidovre.



Lyngby-Taarbæk netværket

CO ₂ pr medarbejder pr uge	Bilandel	Cykelandel	Kollektivandel	Mobilist	Under 10 km til arbejde
22 kg	24%	15%	11%	50%	31%

Det er bemærkelsesværdigt hvor mange, der er mobilister i Lyngby og Lundtofte, som indgår i Lyngby-Taarbæk netværket.

50% af de ansatte skifter mellem transportmidler i løbet af en uge. Lyngby-Taarbæk netværket er også kendetegnet ved at have en stor andel af cyklister på 15%, ligesom Lyngby-Taarbæk har en god andel, der bruger kollektiv trafik. Kun 24% bruger bilen hver dag. Pendlerne rejseafstande til Lyngby og Lundtofte er meget gennemsnitlige i forhold til andre områder.

Undersøgelsen viser, at mobilister og cyklister generelt er de pendlere, der er mest tilfredse med deres transport til arbejde, hvilket må have en stor betydning for pendlingen til Lyngby-Taarbæk. Arbejdspladserne i Lyngby Taarbæk har den laveste CO₂-udledning fra deres medarbejderes pendling sammenlignet med de øvrige netværk i LOOP City.

Lyngby-Taarbæk netværket kan have fokus på at fastholde og understøtte forholdene for cyklister og brugere af kollektiv trafik, som tre fjerdedele af pendlerne bruger regelmæssigt. Med så mange mobilister er

der et godt grundlag for at promovere de gode muligheder, der er for at skifte bilen ud med cykel og kollektiv trafik en gang i mellem. Det er en transportkultur, der kan udbredes.

Gladsaxe-netværket

CO ₂ pr medarbejder pr uge	Bilandel	Cykelandel	Kollektivandel	Mobilist	Under 10 km til arbejde
25 kg	46%	14%	6%	34%	39%

Gladsaxe-netværket består af virksomhederne fra områderne Gladsaxe og Bagsværd. I Gladsaxe-netværket pendler 46% i bil til arbejde hver dag. 14% cykler til arbejde mens mellem 6% bruger kollektiv trafik. 34% er mobilister, som skifter mellem cykel bil og kollektiv trafik over ugen. Gladsaxe er et af de netværk hvor pendlerne har kortest til arbejde. 39% har kortere end 10 km til arbejde. Der en stor andel, der højest bruger en halv time på at pendle.

Gladsaxe-netværket ligger i den nedre ende, når det kommer til CO₂-udledningen fra medarbejdernes transport med 25 kg CO₂ pr. medarbejder per uge.

Korte afstande kombineret med en vis bilandel giver anledning til i dette netværk at kigge nærmere på de korte bilture under 10 km. Undersøgelsen peger på, at ca. en tredjedel af dem, der kører korte bilture, ikke har behov for bilen til ærinder på vejen eller i arbejdstiden. Disse kunne overflyttes til f.eks. cykel eller el-cykel. I Gladsaxe er det derfor vigtigt at bibeholde et fokus på gode cykelforhold for at understøtte virksomhedernes arbejde med at fremme cyklisme.

På de lidt længere pendlerafstande er der mulighed for at fremme hjemmearbejde eller flytte mødetiden, så pendling i myldretiden undgås. Dette kan i første omgang gavne de pendlere, der undgår at spille tid i trafikken og derved gavne arbejdspladsen. Der er mange tiltag, der skal supplere hinanden for at trængslen på vejnettet reduceres.

Glostrup og Albertslund-netværket

CO ₂ pr medarbejder pr uge	Bilandel	Cykelandel	Kollektivandel	Mobilist	Under 10 km til arbejde
21 kg	58%	5%	8%	28%	32%

I Albertslund og Glostrup har 32% af medarbejderne under 10 km til arbejde, hvilket ligger tæt op ad gennemsnittet for alle områder i undersøgelsen.

I Albertslund har 51% en rejsetid på mindre end 30 min, i Glostrup er det 63%. Albertslund er med 11% det område, hvor næstflest bruger over en time til arbejde. I Glostrup bruger kun 3% mere end en time til arbejde

58% kører i bil til Albertslund og Glostrup hver dag – det er flere end i nogle af de andre netværk i undersøgelsen. Kun 5% cykler til arbejde hver dag og 8% bruger kollektiv trafik. 28% af medarbejderne skifter transportmiddel fra dag til dag.

Medarbejderne i Glostrup og Albertslund udleder i gennemsnit 21 kg CO₂ pr uge, hvilket placerer netværket i den nedre ende, når kommer til udledninger. Tallet er dog forbundet med en vis usikkerhed pga. få respondenter.

Bilandelen i Glostrup og Albertslund er høj, selvom andelen med mere end 30 km til arbejde ikke adskiller sig markant fra de andre områder. Andelen af mobilister, som skifter transportformer er lavere end i de andre netværk. At få flere på de kortere afstande til at cykle eller bruge kollektiv trafik – evt. bare et par gange om ugen – er et oplagt indsatsområde. Albertslund er udfordret af at en større andel end i de andre områder har lang transporttid. Det kan skyldes at mange har mødetider uden for normal kontortid, og de kollektive forbindelser derfor er dårlige. Bedre muligheder for at komme fra Glostrup station og ud til virksomhederne i både Glostrup og Albertslund er – sammen med tiltag der kan øge andelen, som cykler til arbejde – et oplagt indsatsområde for netværket

Vallensbæk

CO ₂ pr medarbejder pr uge	Bilandel	Cyklandel	Kollektivandel	Mobilist	Under 10 km til arbejde
28 kg	52%	7%	13%	28%	24%

I Vallensbæk har færre medarbejdere under 10 km til arbejde end i de øvrige netværk. Kun 24% har under 10 km til arbejde mod 34% samlet for undersøgelsen.

På trods af de længere afstande har medarbejderne i Vallensbæk samme rejsetid til arbejde som gennemsnittet for den samlede undersøgelse. 48% har under 30 min til arbejde, 44% har mellem 30 og 60 minutter til arbejde og 8% har mere end en time.

52% pendler i bil hver dag til Vallensbæk. Det er 12 procentpoint mere end det samlede gennemsnit for undersøgelsen. 13% tager kollektiv trafik hvilket er det højeste blandt områderne i undersøgelsen. 7% cykler, og 28% skifter fra dag til dag, hvilket er færre end gennemsnittet på 38%.

Medarbejderne i Vallensbæk udleder i gennemsnit 28 kg CO₂ pr uge, hvilket placerer Vallensbæk i toppen i forhold til de øvrige områder. Tallet er dog forbundet med en vis usikkerhed, da beregningen er baseret på under 100 respondenter.

I Vallensbæk er der allerede nu mange, som bruger kollektiv transport til arbejde. Til gengæld er cykelandelen lav, og der er sammenlignet med de andre områder ikke så mange, der skifter mellem transportmidler. At gøre det mere attraktivt at skifte bil eller kollektiv trafik ud med cykel et par gange om ugen og dermed få flere til at være mobilister vil være en relevant indsats i Vallensbæk-området. Derudover kan det være en mulighed at arbejde med samkørsel og gode muligheder for hjemmearbejde for de medarbejdere, som har længere til arbejde, og hvor der ikke er nogle gode alternativer til bilen.

Avedøre og Hvidovre

CO ₂ pr medarbejder pr uge	Bilandel	Cykelandel	Kollektivandel	Mobilist	Under 10 km til arbejde
37 kg	45%	20%	4%	32%	42%

Hvidovre-netværket består af de to områder Avedøre og Hvidovre. Resultaterne fra transportundersøgelsen viser, at de to områder er meget forskellige, når det kommer til transportvaner blandt medarbejderne. Resultaterne for netværket ovenfor dækker derfor over store forskelle mellem de to områder. Derfor vil de nedenfor blive behandlet hver for sig.

Avedøre

Avedøre er det område, hvor flest medarbejdere har langt til arbejde. Hele 42% af medarbejderne har over 30 km og kun 17% har under 10 km til arbejde. Samlet for hele undersøgelsen har 24% af medarbejderne over 30 km til arbejde, mens 34% har under 10 km.

På trods af de lange afstande ligger Avedøre tæt på gennemsnittet i forhold til, hvor mange der bruger over en time på at komme til arbejde. Det gør 7% af medarbejderne i Avedøre mod 8% i den samlede undersøgelse. 47% har mellem 30 og 60 minutter til arbejde, hvilket er lidt højere end gennemsnittet på 40%. 46% har under 30 minutters rejsetid til arbejde.

Rejsetid og afstand til arbejde stemmer godt overens med, at Avedøre er det område hvor flest pendler i bil. Avedøre har god adgang til motorvejsnettet og kombineret med mange medarbejdere med langt til arbejde bliver bilen oftest det nemmeste og hurtigste valg, hvilket afspejles i medarbejdernes rejsetider, som sjældent kommer over en time.

66% af medarbejderne i Avedøre pendler da også i bil til arbejde hver dag, mens kun 6% cykler og 4% bruger kollektiv trafik. 23% er mobilister, som skifter transportmiddel fra dag til dag.

Den høje bilandel afspejles også en relativt høj CO₂-udledning pr medarbejder. Medarbejderne i Avedøre udleder i gennemsnit 33 kg CO₂ pr medarbejder pr uge. Den høje CO₂-udledning hænger sammen med, at flere medarbejdere pendler over længere afstande og i bil.

For virksomhederne i Avedøre er det oplagt at undersøge, om der kan gøres noget for de medarbejdere, som har langt til arbejde og pendler i bil. Ofte vil der ikke være et godt alternativ til bilen på de længere afstande, men bedre mulighed for hjemmearbejde eller etablering af samkørselsordninger kan være relevante tiltag. Derudover vil det være relevant at se på de korte ture, som nu foregår i bil. Måske kan nogle af dem flyttes til andre transportformer med de rette tilbud og virkemidler. Det vil bidrage til at reducere trængslen og skabe bedre adgang for dem, som ikke har mulighed for at skifte bilen ud med et andet transportmiddel.

Hvidovre

Hvidovre er det område næst efter Lyngby og Lundtofte, hvor færrest medarbejdere pendler i bil. 36% af medarbejderne vælger bilen hver dag. 34% er mobilister og hele 24% cykler hver dag, hvilket er den højeste

andel i undersøgelsen. Dette hænger blandt andet sammen med, at 50% af medarbejderne i Hvidovre har under 10 km til arbejde.















Hvidovre er det område i undersøgelsen, som har den højeste CO₂-udledning på 39 kg pr uge pr medarbejder. Dette kan blandt andet skyldes få observationer, som gør at de rejser, som har en høj udledning vejer tungere i forhold til gennemsnittet.

For Hvidovre er det oplagt at fokusere på at fastholde og måske endda øge andelen som cykler til arbejde eller som skifter mellem transportformer. Undersøgelsen viser, at mobilister og cyklister generelt er de pendlere, der er mest tilfredse med deres transport til arbejde, hvilket må have en stor betydning for pendlingen til Hvidovre.

Hvidovre-området kan have fokus på at fastholde og understøtte forholdene for cyklister. Med så mange cyklister er der et godt grundlag for at promovere de gode muligheder, der er for at skifte bilen ud med cykel en gang i mellem. Det er en transportkultur, der kan udbredes.

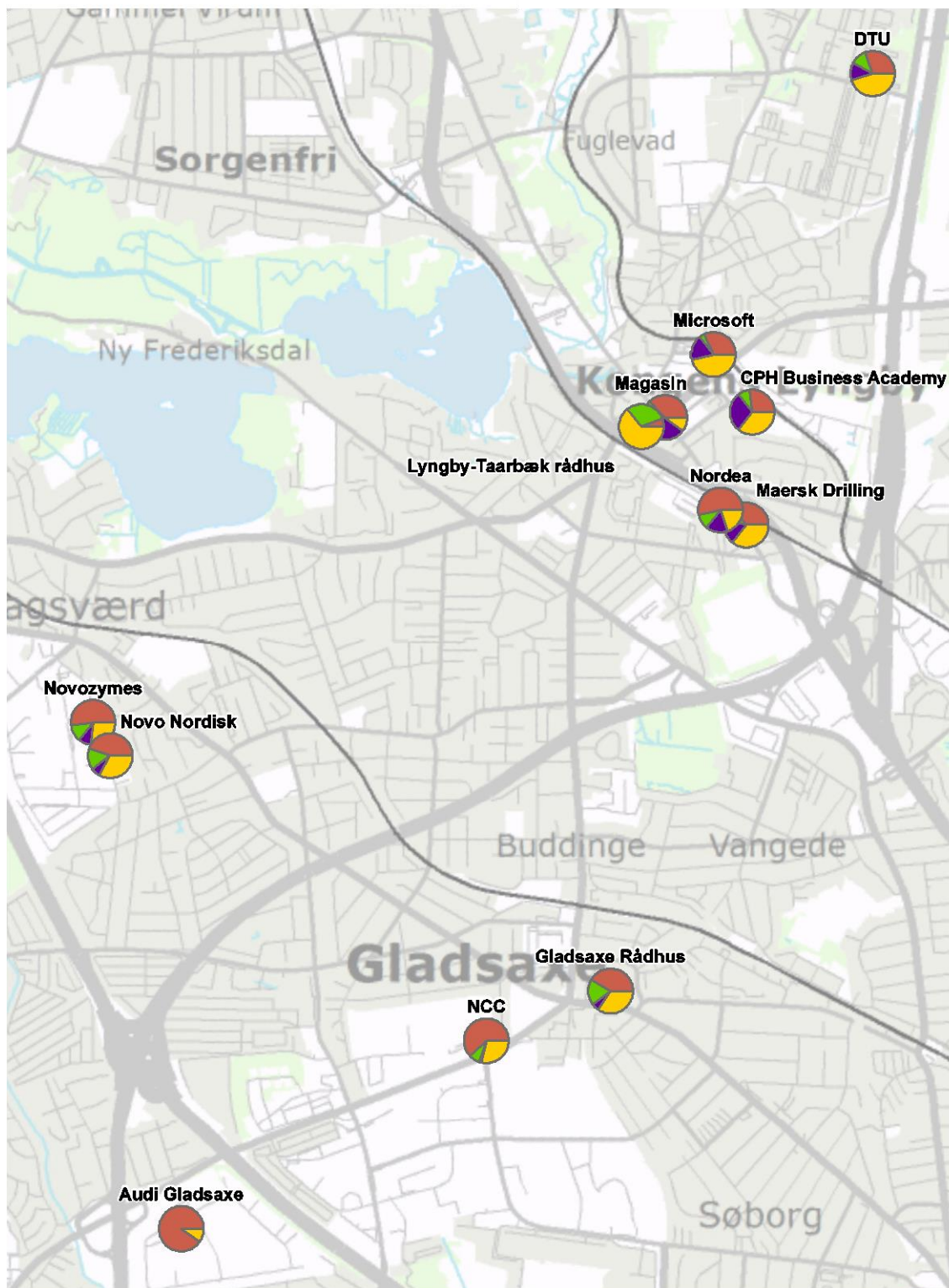
Appendix

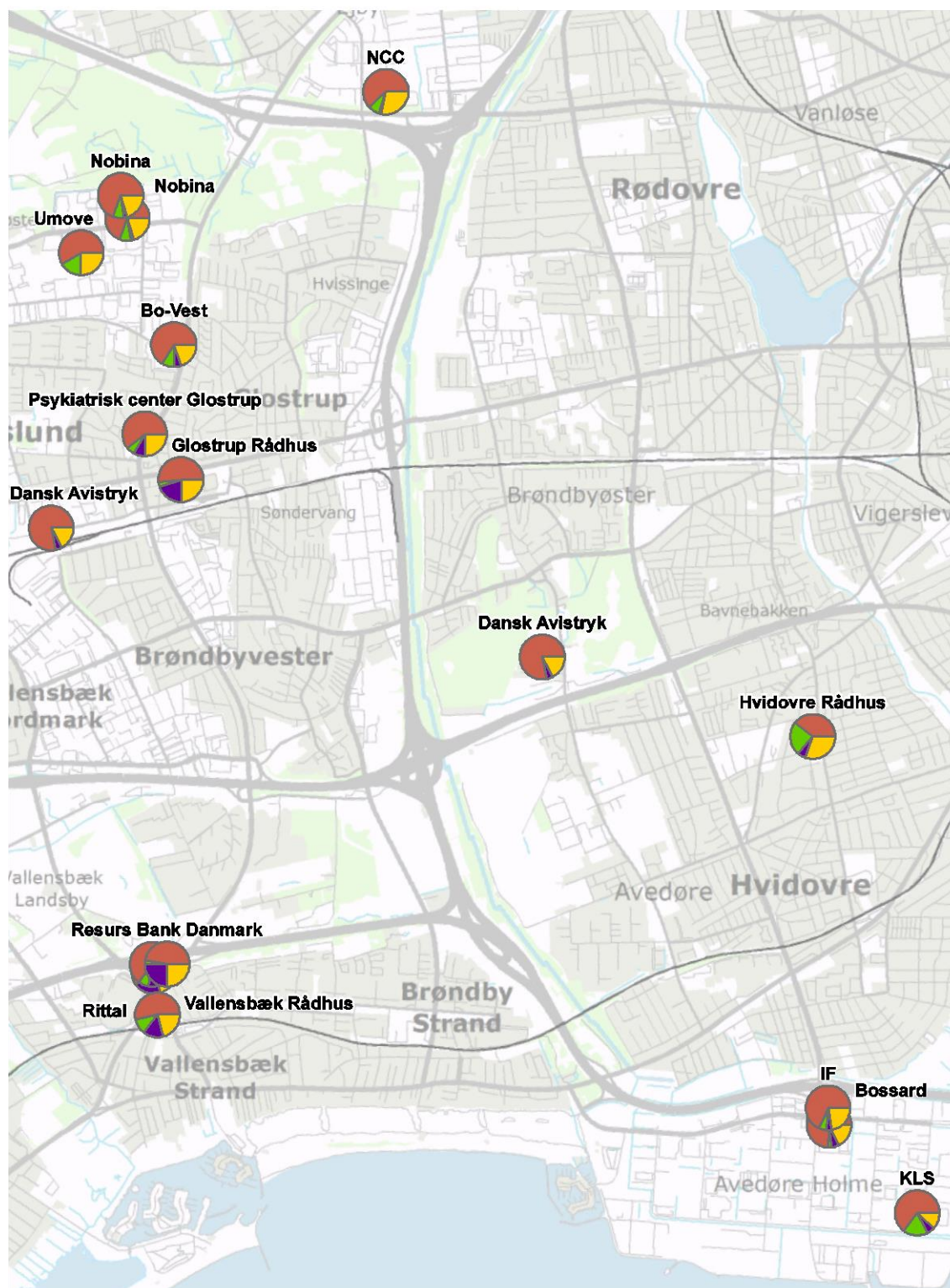
Appendix 1

	Virtuell møder 	Hjemme arbejde 	Overdæk cykelP Pr medarbejder 	Bade-facilitet 	Cykel serv 	Firma cykler 	Stations cykler 	Erhvervs kort 	Vis afg. tider 	Lade stand 	Prioritet P 	Kør Grønt-kursus 	Sam-kørsels-ordning 	Tiltag og kampag 	P pr medarbejder 	Firma biler 
Bossards Danmark	Ja	Ja	1,72	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	0,81	9
Bo-vest	Nej	Ja	N/A	2 +	N/A	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	N/A	Nej
CPH Business Academy	Ja	Ja	0	Ja	Nej	2	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	0,84	Nej
DTU	Ja	Nej	0,02	Ja	N/A	N/A	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	N/A	Nej	N/A	1,0	180
Gladsaxe rådhus	Ja	Ja	0,2	8	Nej	15	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nogle ja	0,5	8
Glostrup rådhus	Ja	Ja	0,125	Ja	Ja	15	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	0,285	3
Hvidovre rådhus	Nej	efter aftale	N/A	Ja	Nej	Enkelte	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	0,013	51
IF Skadesforsikring	Ja	Ja nogle	0,75	10	N/A	0	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	0,087	57
Lyngby-Taarbæk Kommune	Nej	Ja nogle	0,13	3	Nej	N/A	N/A	Nej	Nej	N/A	N/A	N/A	Nej	Ja	0,25	N/A
NCC	Ja	Ja	N/A	Ja	Nej	0	Nej	Nej	Nej	Ja	f/Elbiler	Nej	Nej	Nej	N/A	N/A
Nobina	Ja	Nej	0,83	3	Nej	0	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	0,33	1
Nordea	Ja	Nej	N/A	6	Nej	0	Nej	Nej	Nej	Nej	nej	Nej	Nej	Nej	0	4
Novozymes	Ja	Ja nogle	0,03	Ja	Ja	50	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	N/A	1
Psykiatrisk Center Glostrup	Ja	Ja nogle	0,375	12	Ja	40	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	0,25	7
Resurs Bank	Ja	efter aftale	0,4	1	Nej	0	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	N/A	11
Ricoh Danmark	Ja	Ja nogle	0,19	Ja	Nej	0	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	0,625	76
Umove	Ja	efter aftale	0,11	Ja	Nej	0	Nej	Nej	Nej	Ja, busser	Nej	Ja	Nej	Ja	0,29	14
Vallensbæk Rådhus	Nej	Ja nogle	0,6	Ja	Nej	N/A	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	0,2	10

7 arbejdspladser uden baggrundsinformation er udeladt af tabellen

Appendix 2: Transportmiddelfordeling fordelt på de enkelte virksomheder





Appendix 3: Alle virksomheder, opsat som samlet virksomhedsrapport

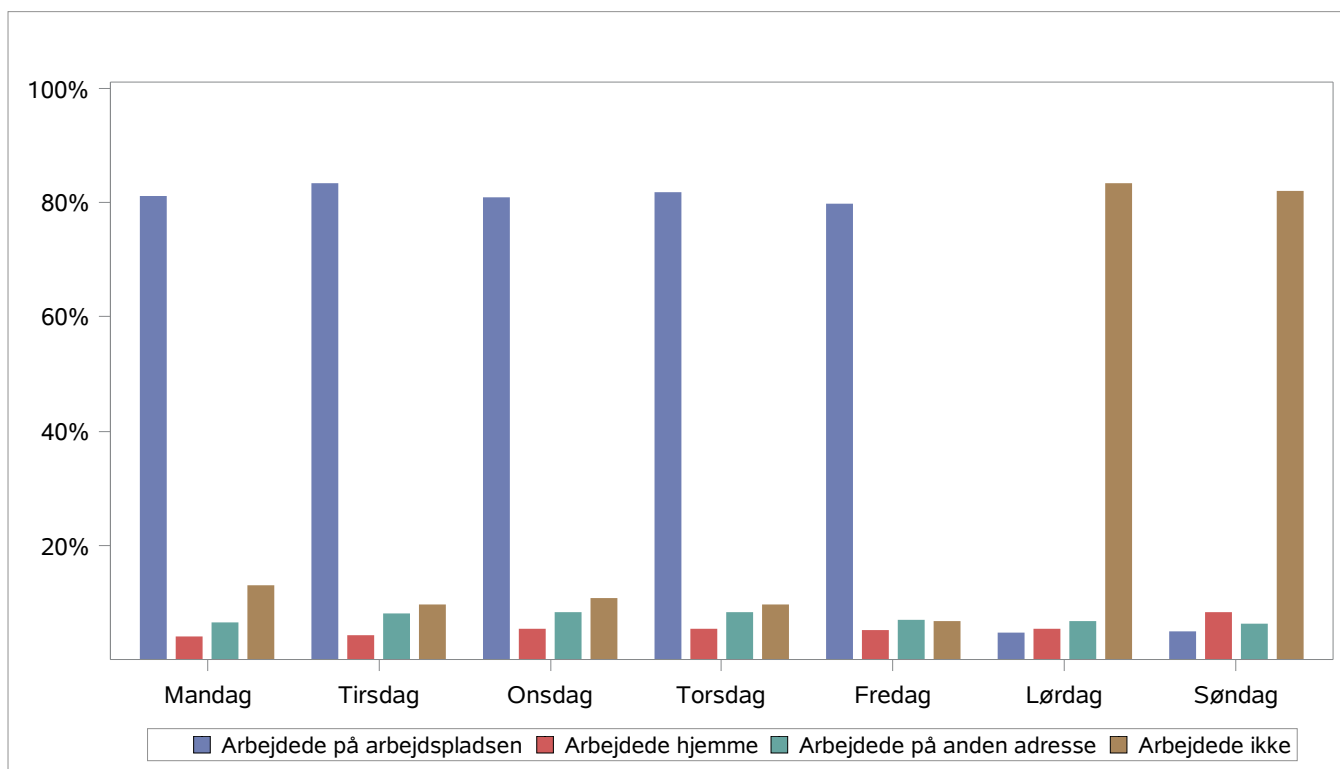
Smart Mobilitet i Loop-city

Mobilitetsundersøgelser af arbejdspladser

Afsnit	Side
1. Arbejde, mødetider og samlet transport _____	2
2. I bil til arbejde _____	9
3. Transport alternativer _____	14
4. Kommentarer _____	18

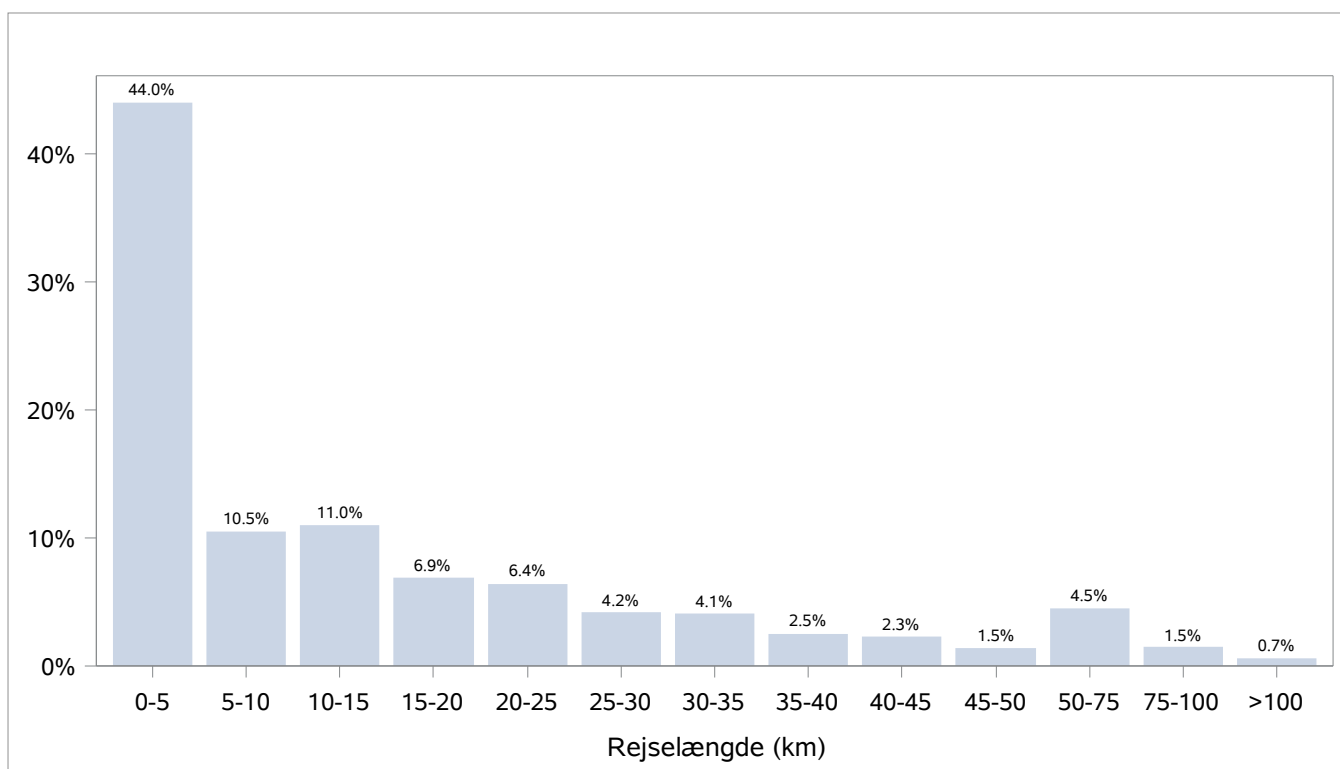
1. Arbejde, mødetider og samlet transport

Hvor mange var på arbejdspladsen eller arbejdede hjemme?



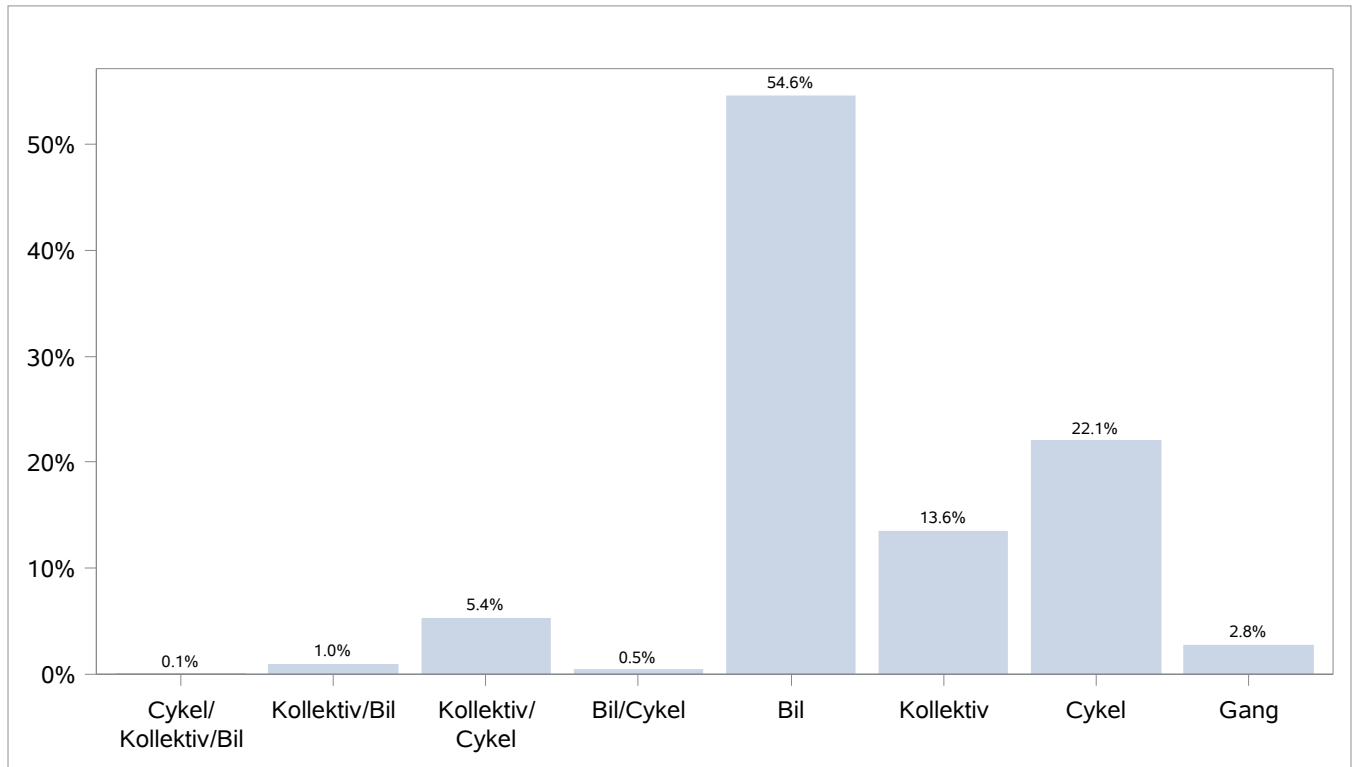
Figuren viser hvilken andel af medarbejderne, der angiver at have været på arbejdspladsen, arbejdet hjemme eller arbejdet på anden adresse hver af ugens dage.

Hvor langt har medarbejderne til arbejde?



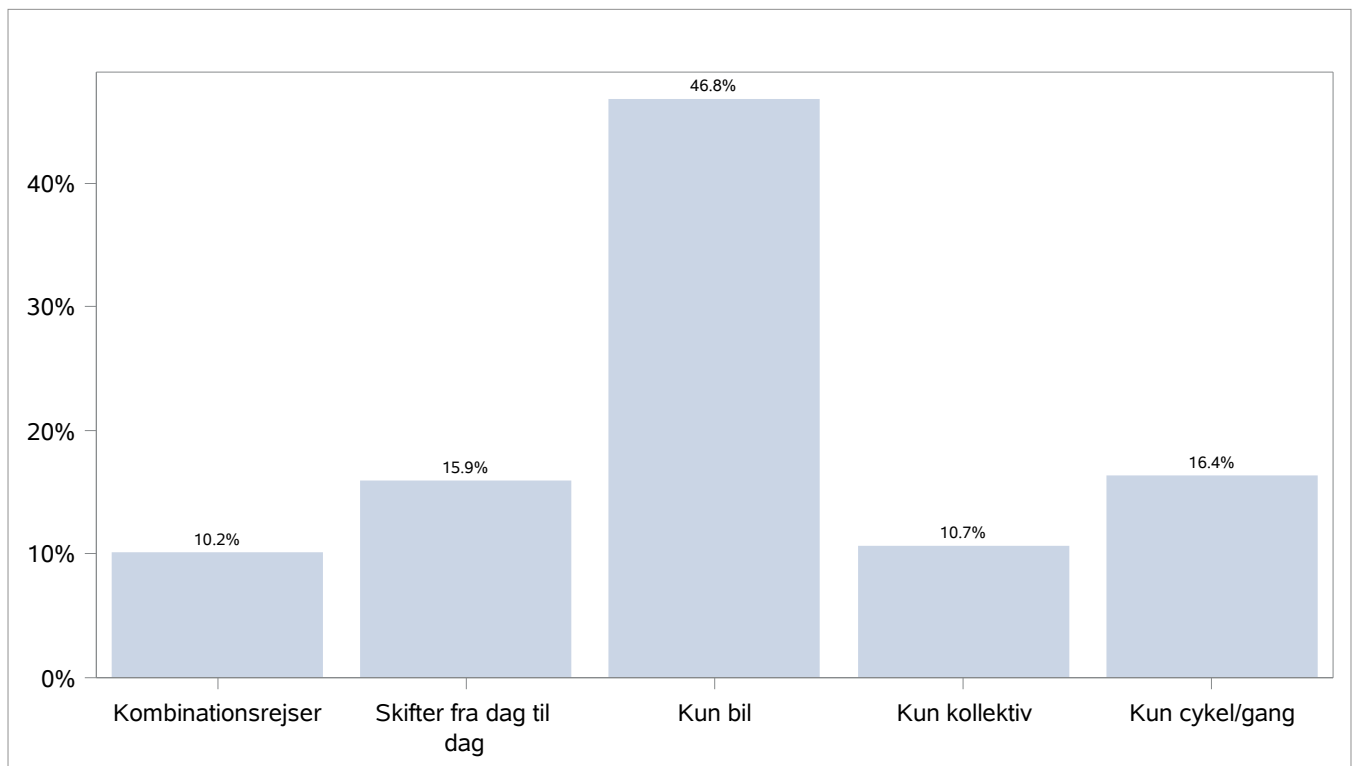
Figuren viser fordelingen af medarbejdernes pendling fra hjem til arbejdsplads på forskellige afstandsbånd.

Hvordan kommer medarbejderne på arbejde?



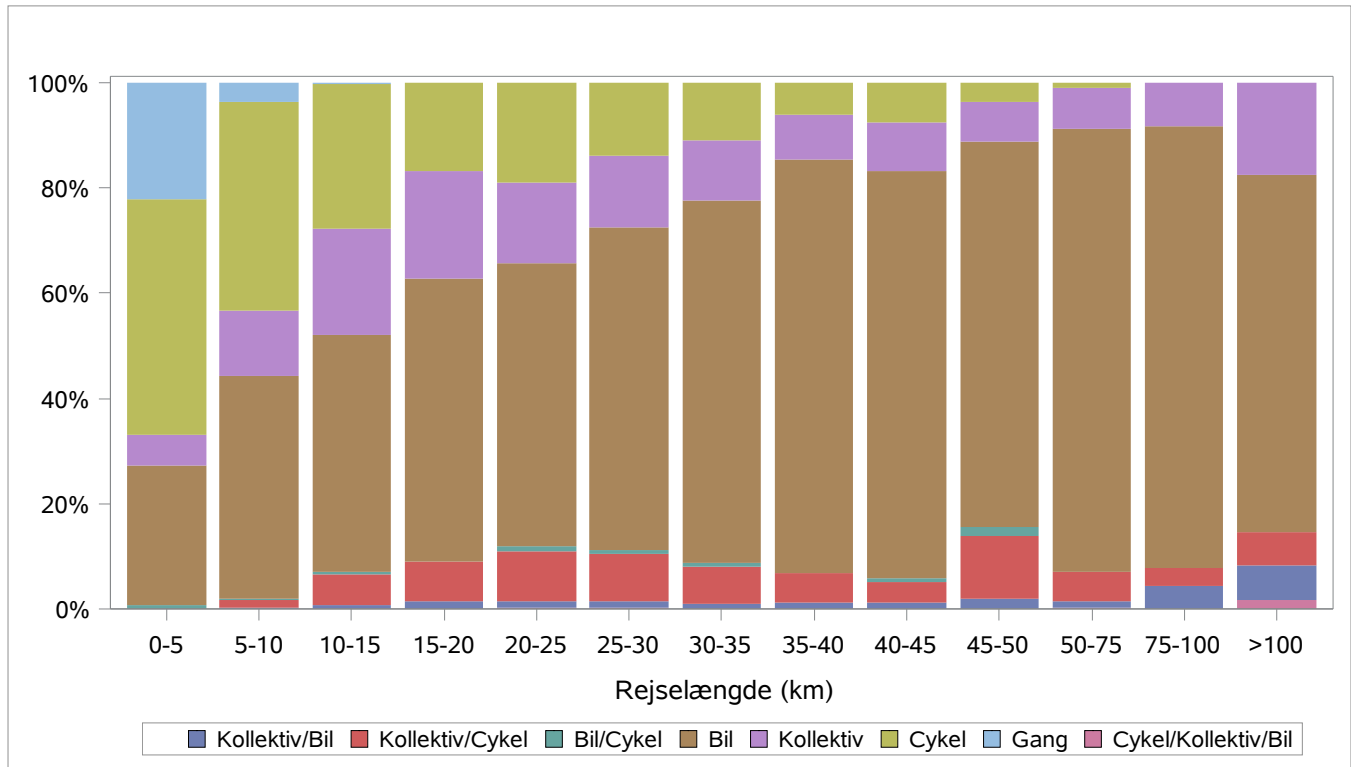
Figuren viser pendlingens fordeling efter de kombinationer af transportmidler, der på en given dag har været anvendt på turen mellem hjem og arbejde.

Kombinationsrejser på ugebasis



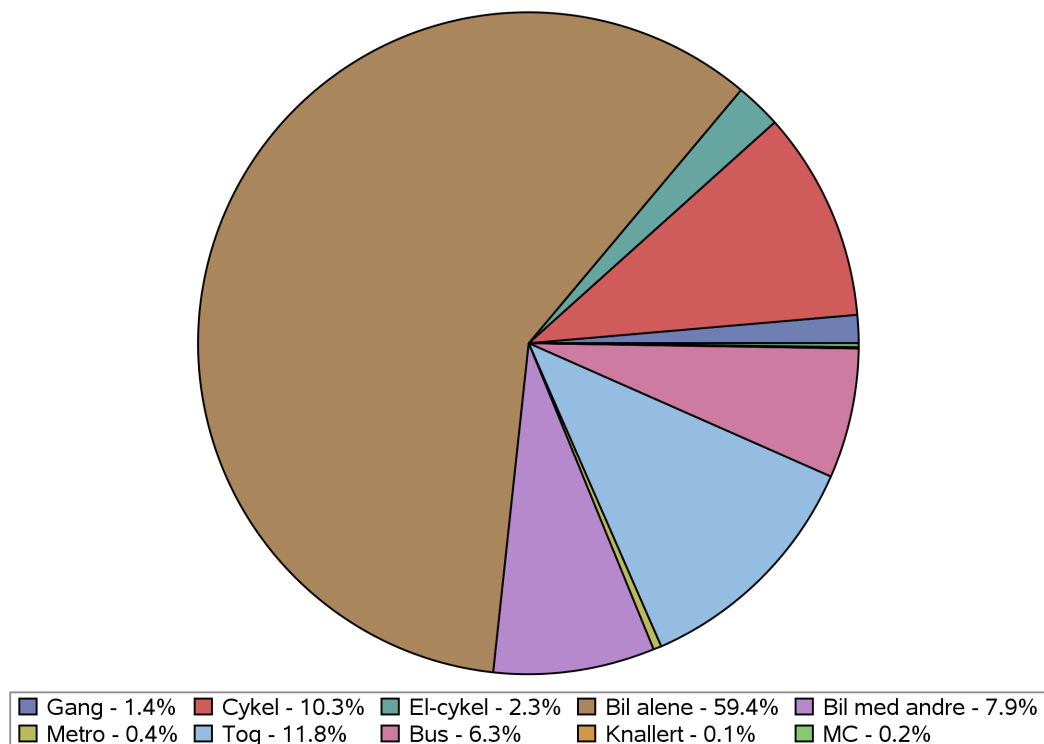
Figuren viser hvor stor en andel af pendlerne, der i løbet af ugen har anvendt kombinationer af transportmidler på turen mellem hjem og arbejde, hvor mange der skifter mellem bil, kollektiv trafik og cykel/gang fra dag til dag, eller kun anvender et transportmiddel.

Hvilke transportmidler bruges der afhængigt af afstanden?



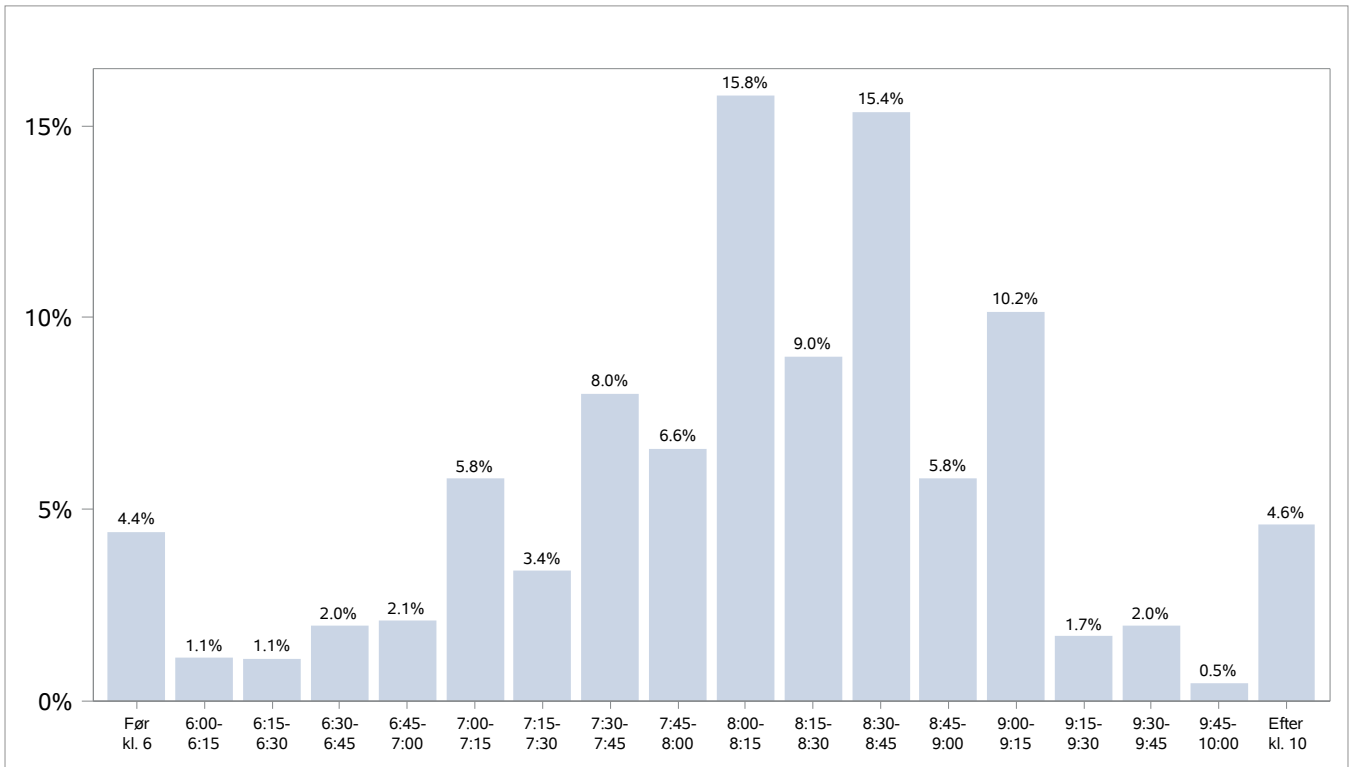
Figuren viser pendlingens fordeling på transportmidler og kombinationer af transportmidler inden for de forskellige pendlingsafstande.

Den samlede transport til arbejde (km) fordelt på transportmidler



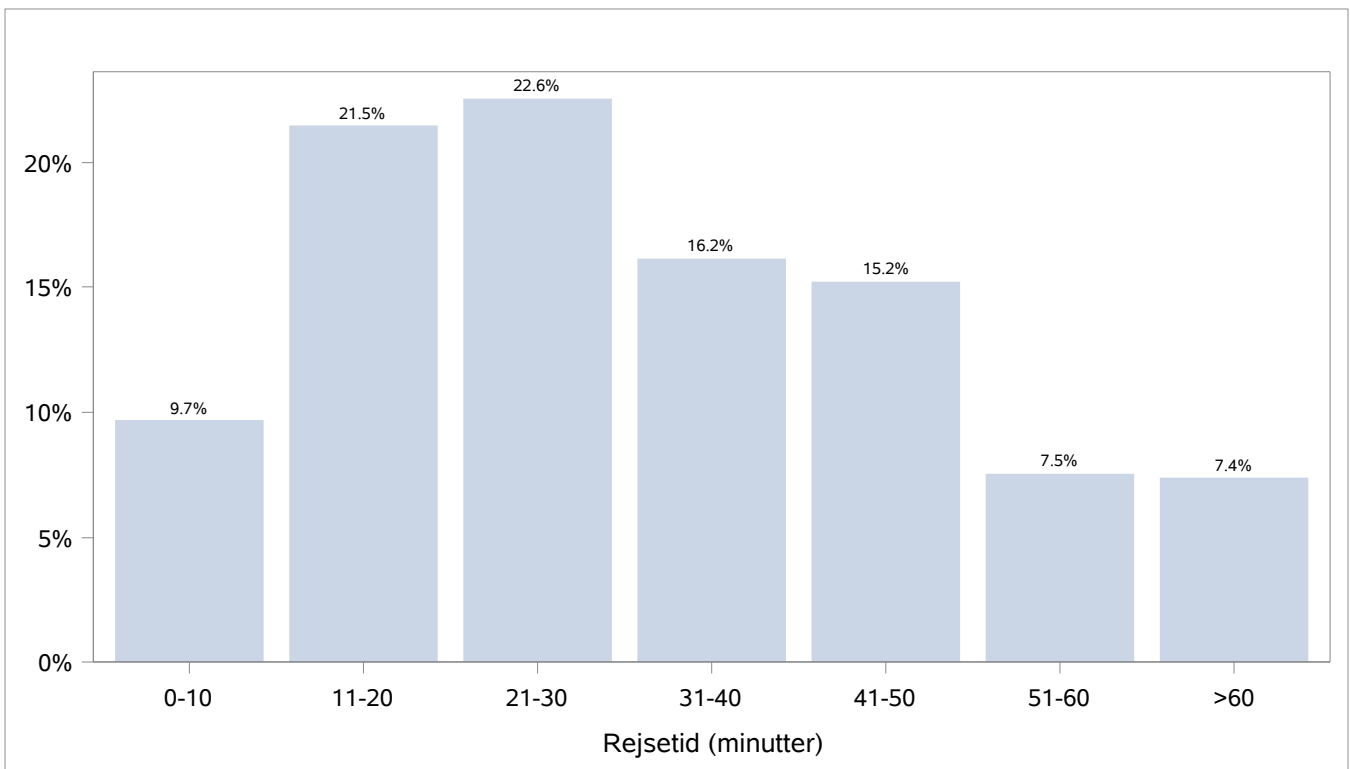
Figuren viser fordelingen af den samlede transport (km) mellem hjem og arbejde på de transportmidler, der har været anvendt.

Hvornår ankommer medarbejderne til arbejdspladsen?



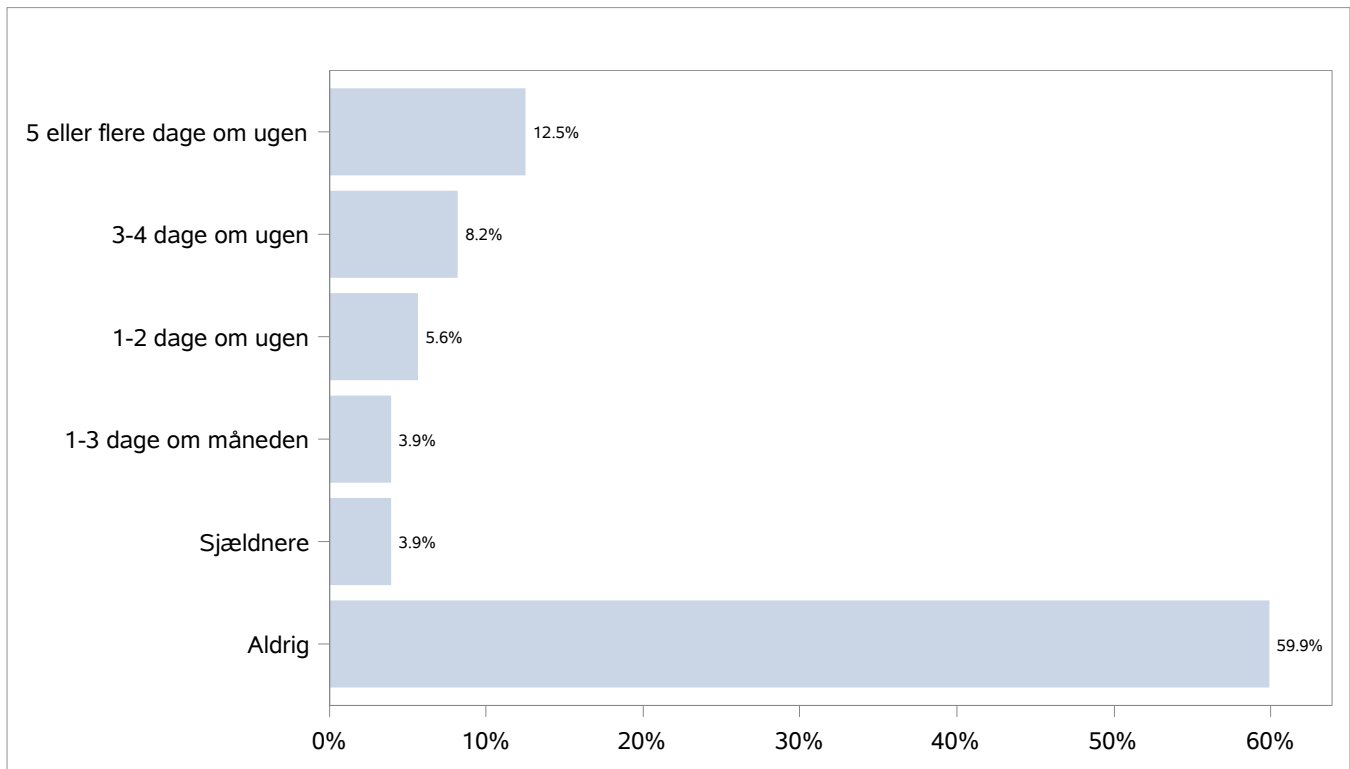
Figuren viser medarbejdernes ankomsttidspunkt til arbejdspladsen på tidsbånd.

Hvor lang tid tager turen til arbejde?



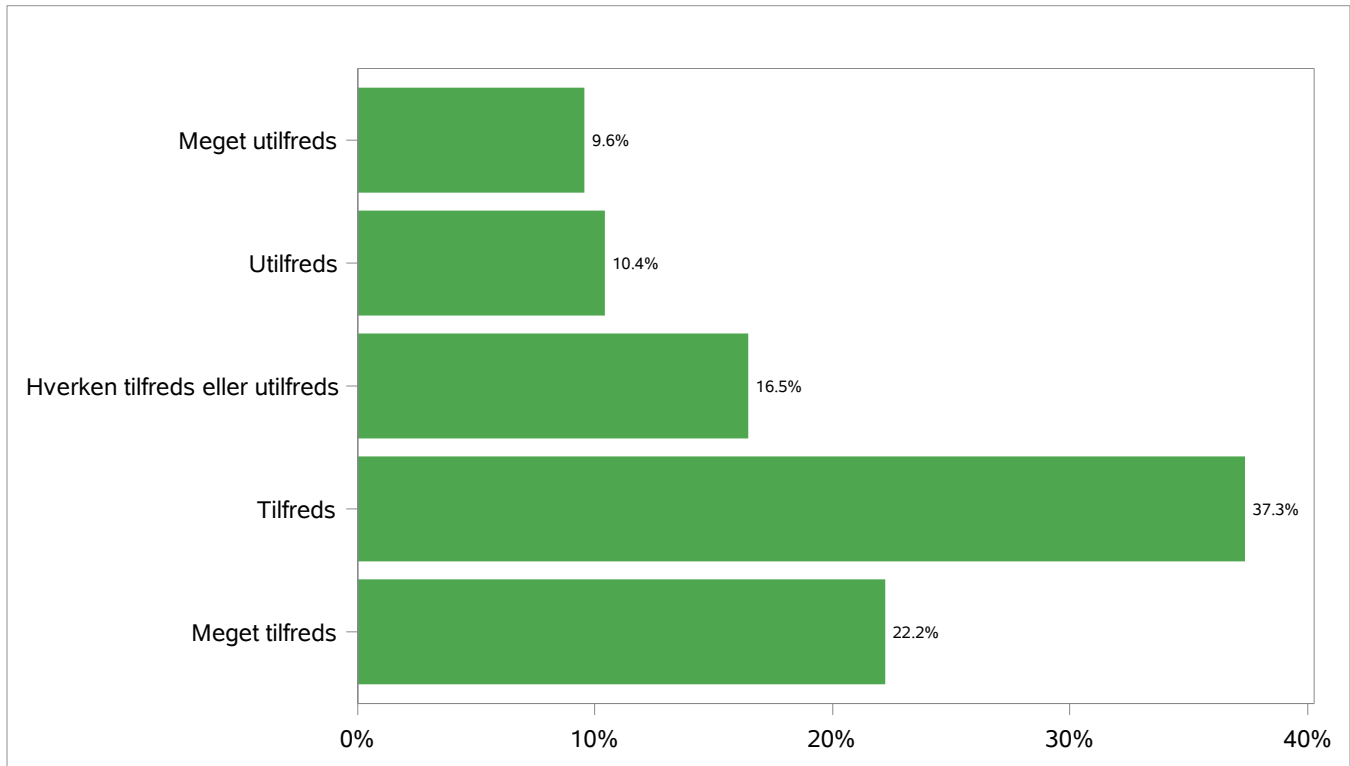
Figuren viser rejsetiden for pendlingen mellem hjem og arbejde på minut-intervaller.

Hvor ofte skal der følges børn til skole, børnehave eller vuggestue om morgenen?



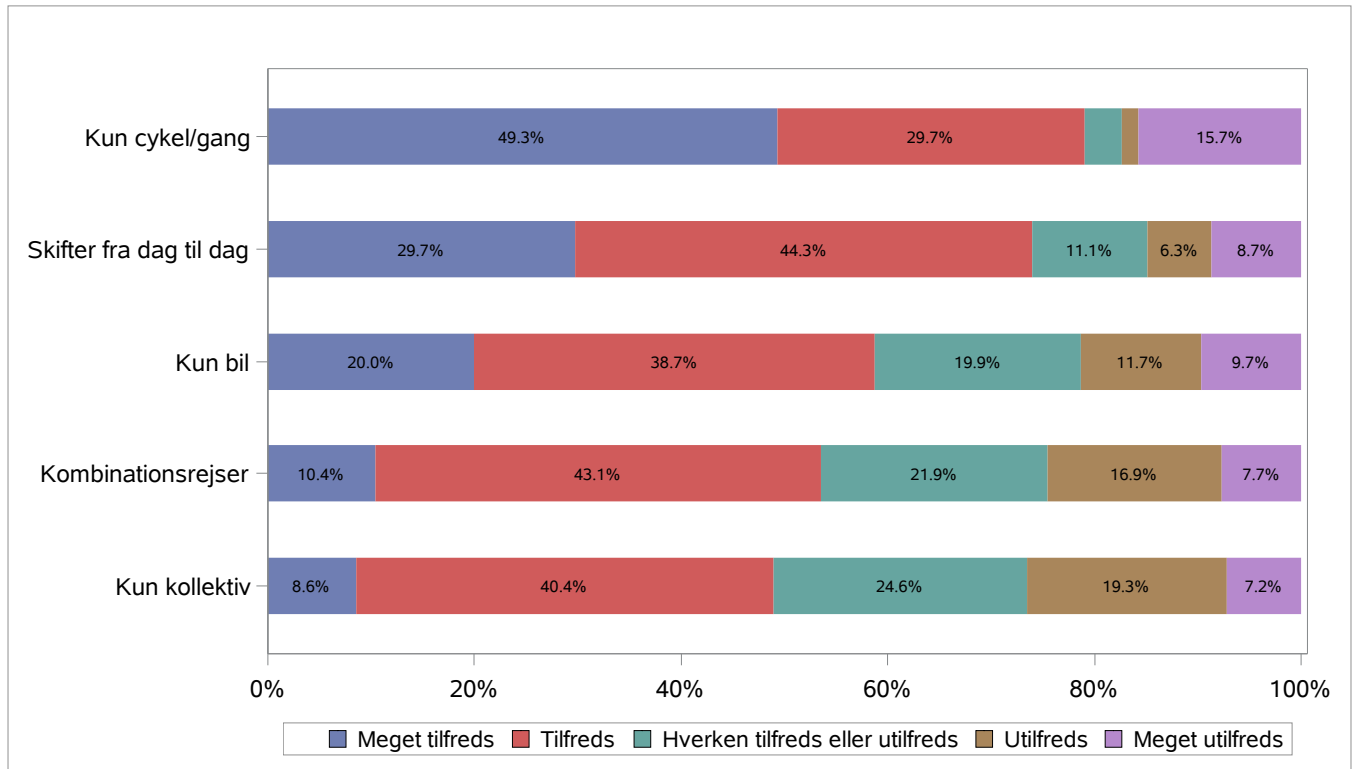
Figuren viser medarbejdernes angivelse af hvor ofte de følger børn til skole, børnehave eller vuggestue om morgenen.

Hvor tilfredse er medarbejderne med deres ture til arbejde?



Figuren viser fordelingen af medarbejdernes svar på spørgsmålet: "Hvor tilfreds er du alt i alt med din transport til arbejde?"

Hvor tilfredse er medarbejderne med deres ture til arbejde?

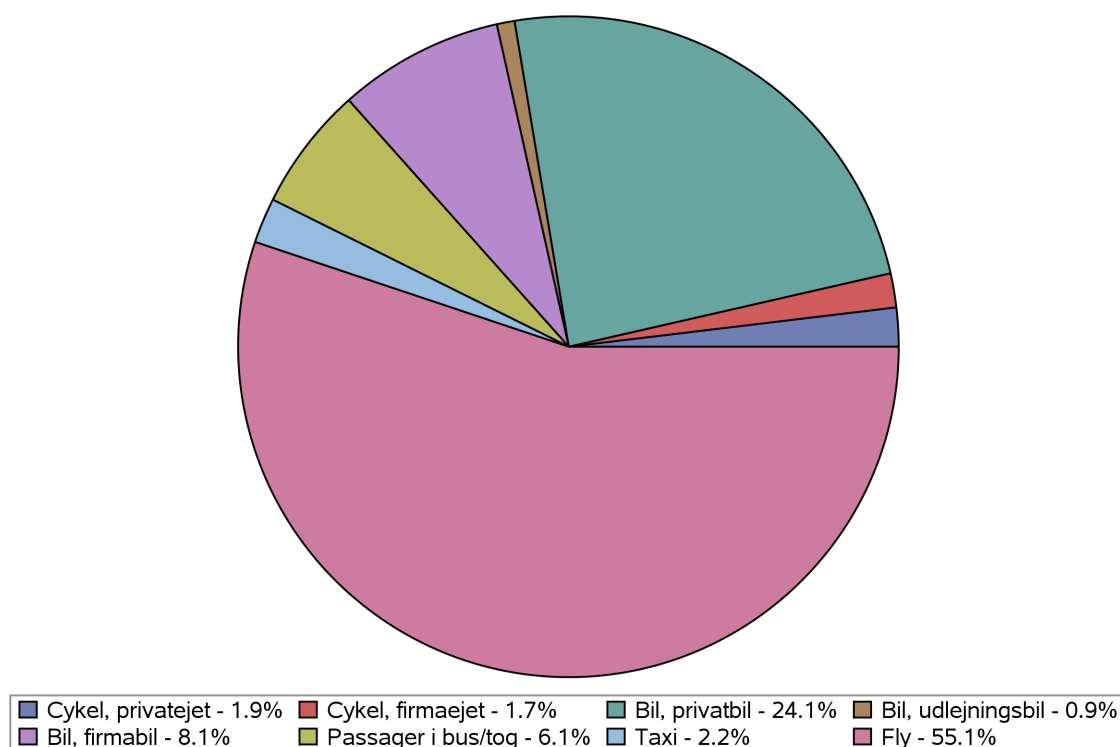


Figuren viser medarbejdernes tilfredshed med transporten til arbejde efter brug af kombinationsrejser og transportmidler.

Hvor mange har transport i arbejdstiden/tjenesterejser?

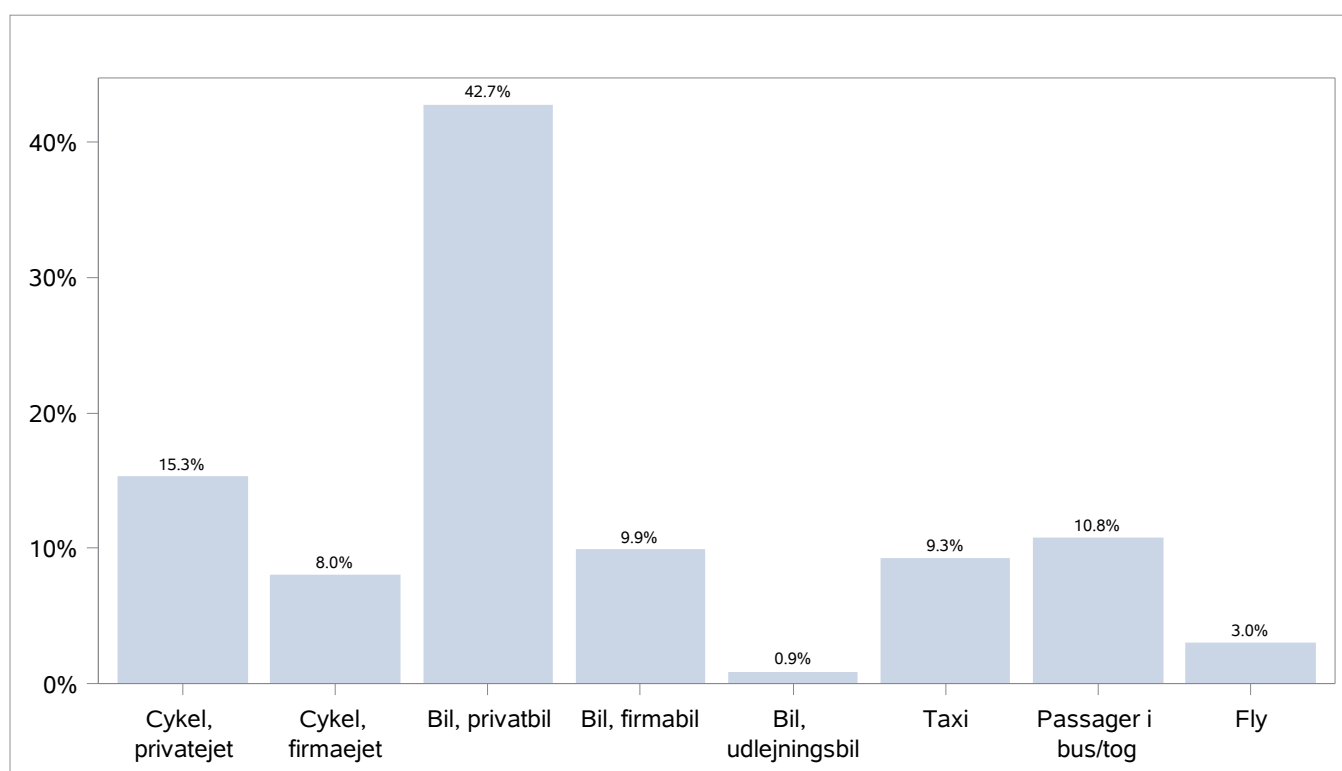
Andel af respondenter der har transport i arbejdstiden	29.7%
Gennemsnitlig rejselængde pr. rejsende pr. uge	162 km

Fordelingen af den samlede transport (km) i arbejdstiden på transportmidler



Figuren viser fordelingen af den samlede transport i arbejdstiden (km) på de transportmidler, der har været anvendt.

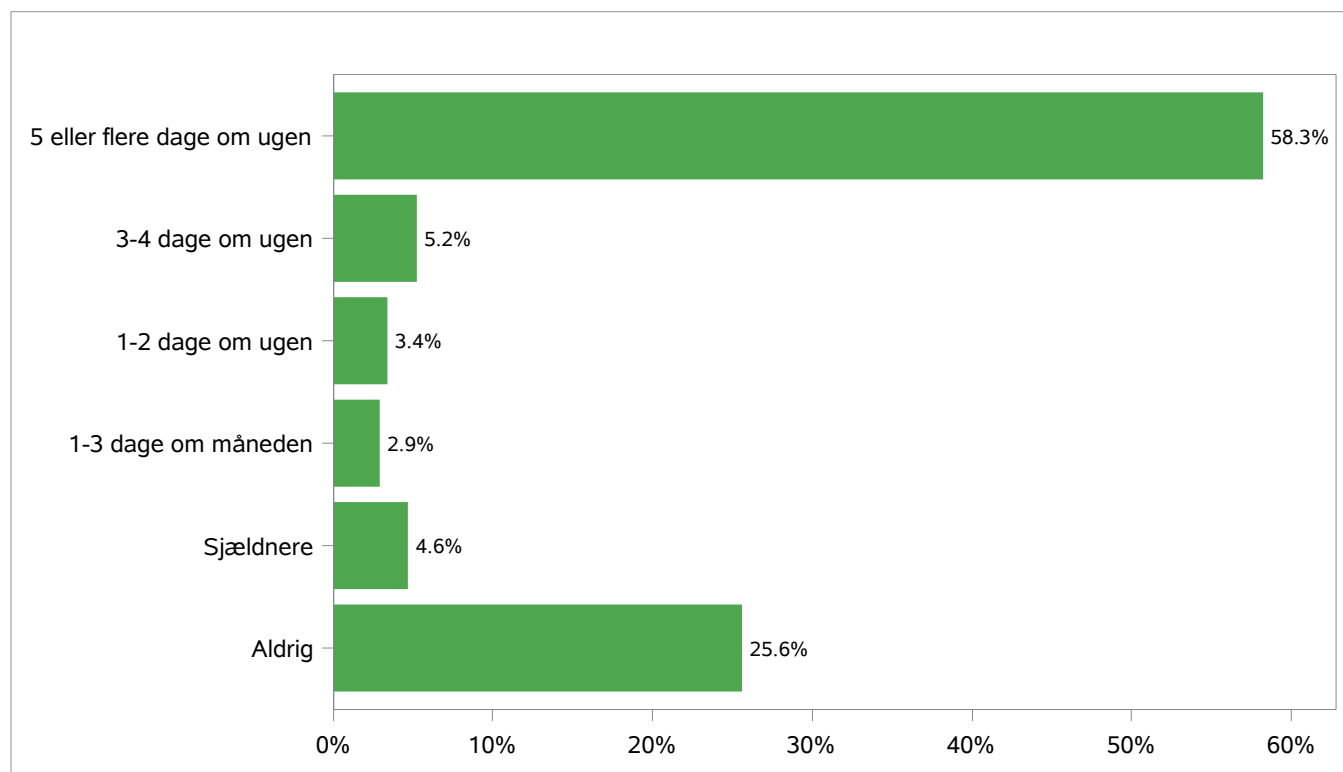
Fordeling af benyttede transportmidler i arbejdstiden



Figuren viser den relative hyppighed af de transportmidler, der benyttes i arbejdstiden/til tjenesterejser.

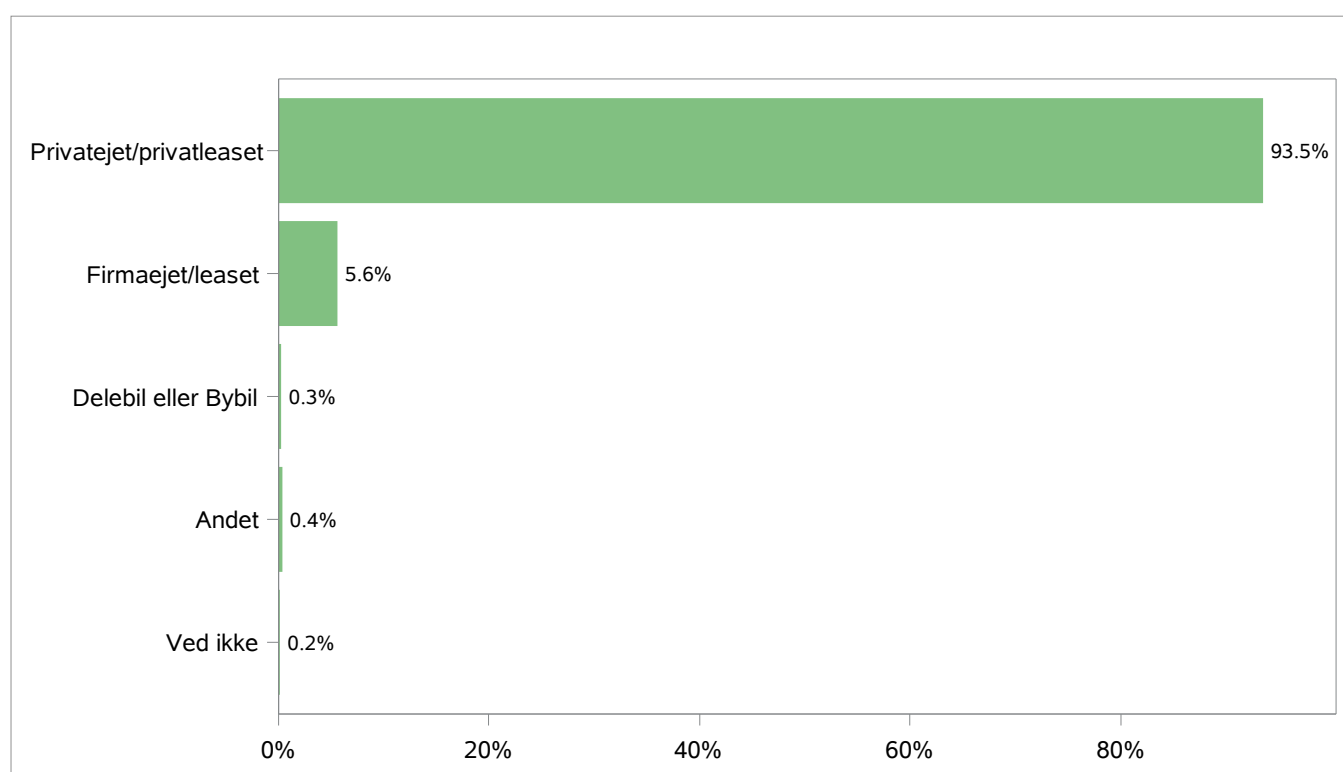
2. I bil til arbejde

Hvor ofte har medarbejderne mulighed for at køre i bil til arbejde?



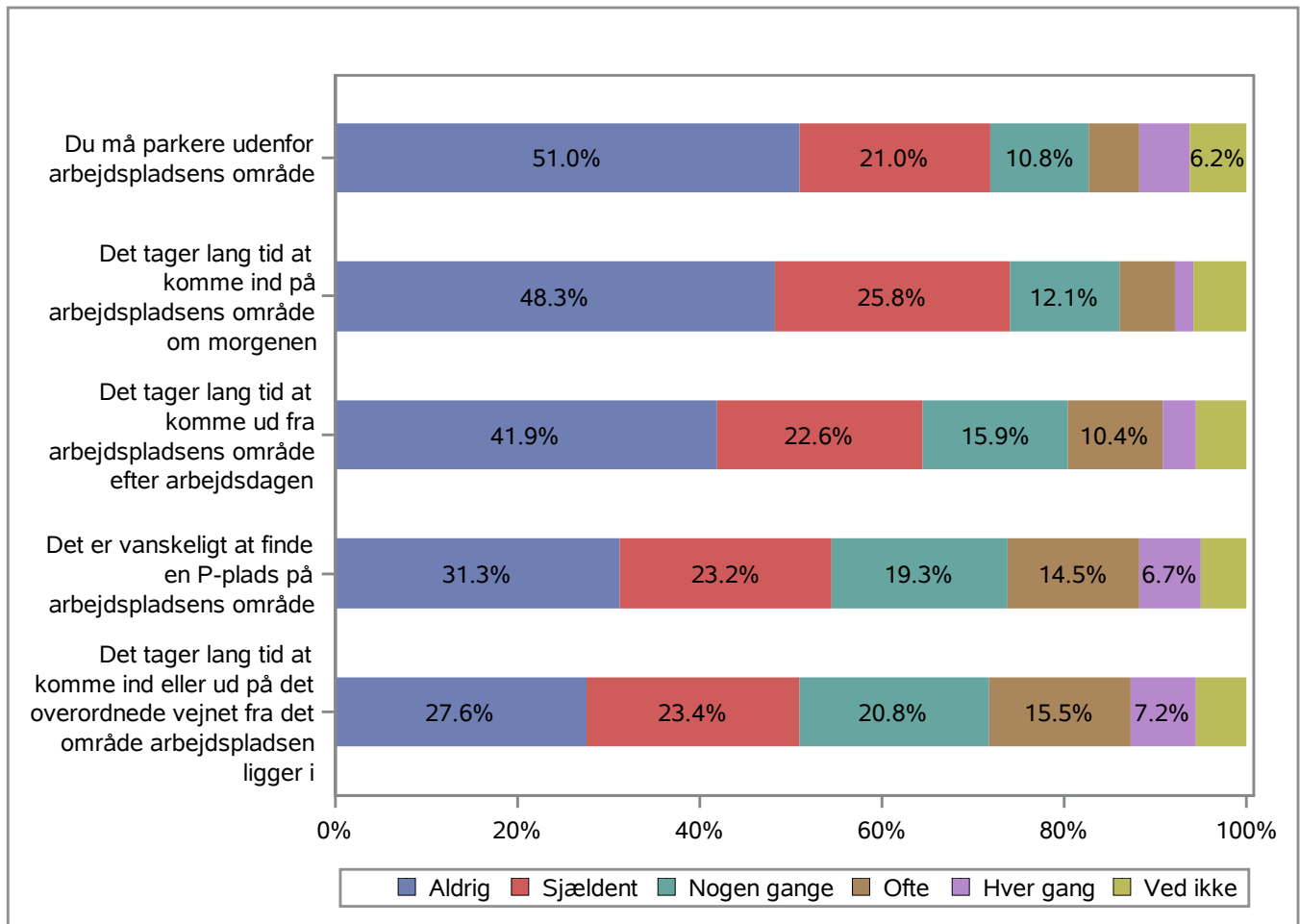
Figuren viser medarbejdernes angivelse af hvor ofte de har mulighed for at køre i bil til arbejde - uanset om de faktisk gør det eller ej.

Er bilen privat, en firmabil eller en bybil?



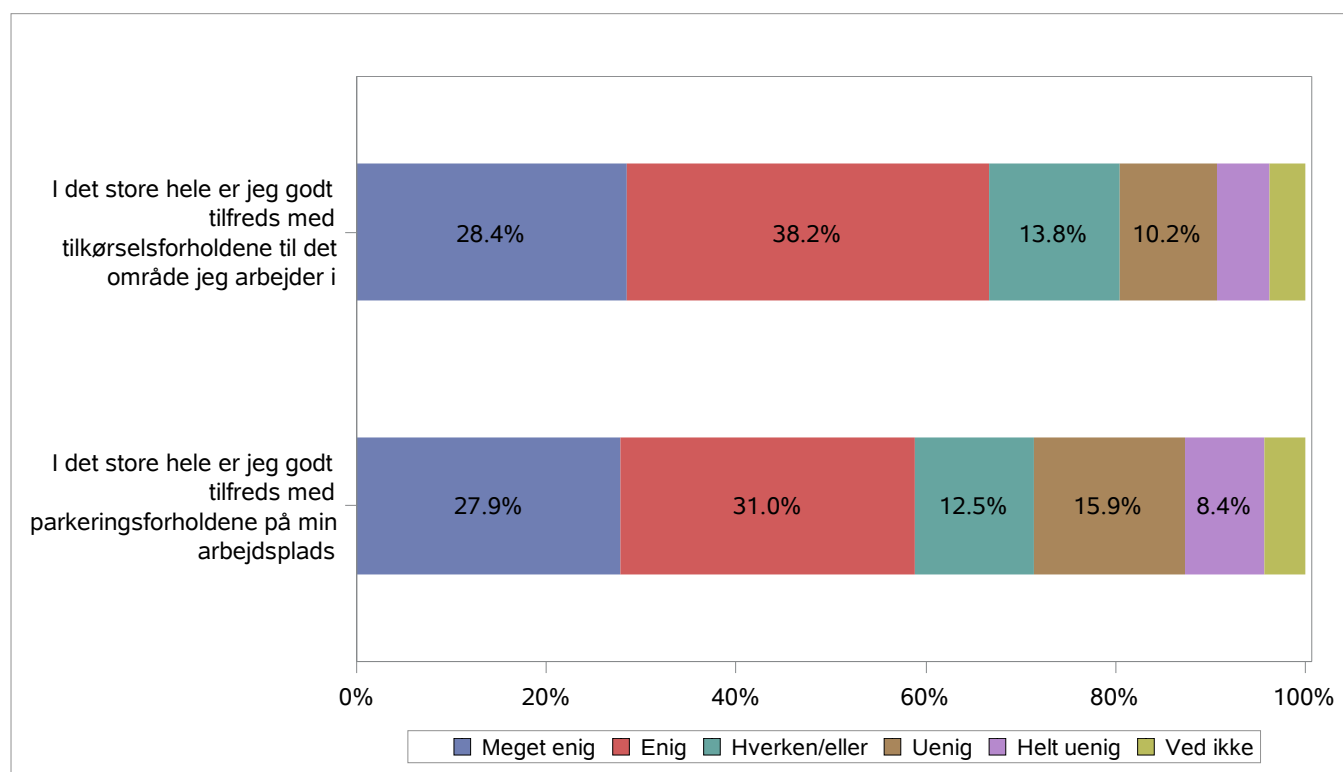
Figuren viser om medarbejderne kører i privat-, firmabil eller bybil når de kører i bil til arbejde. Spørgsmålet blev stillet personer med mulighed for at køre i bil til arbejde.

Oplever medarbejderne at der er problemer med parkerings- eller tilkørselsforhold?



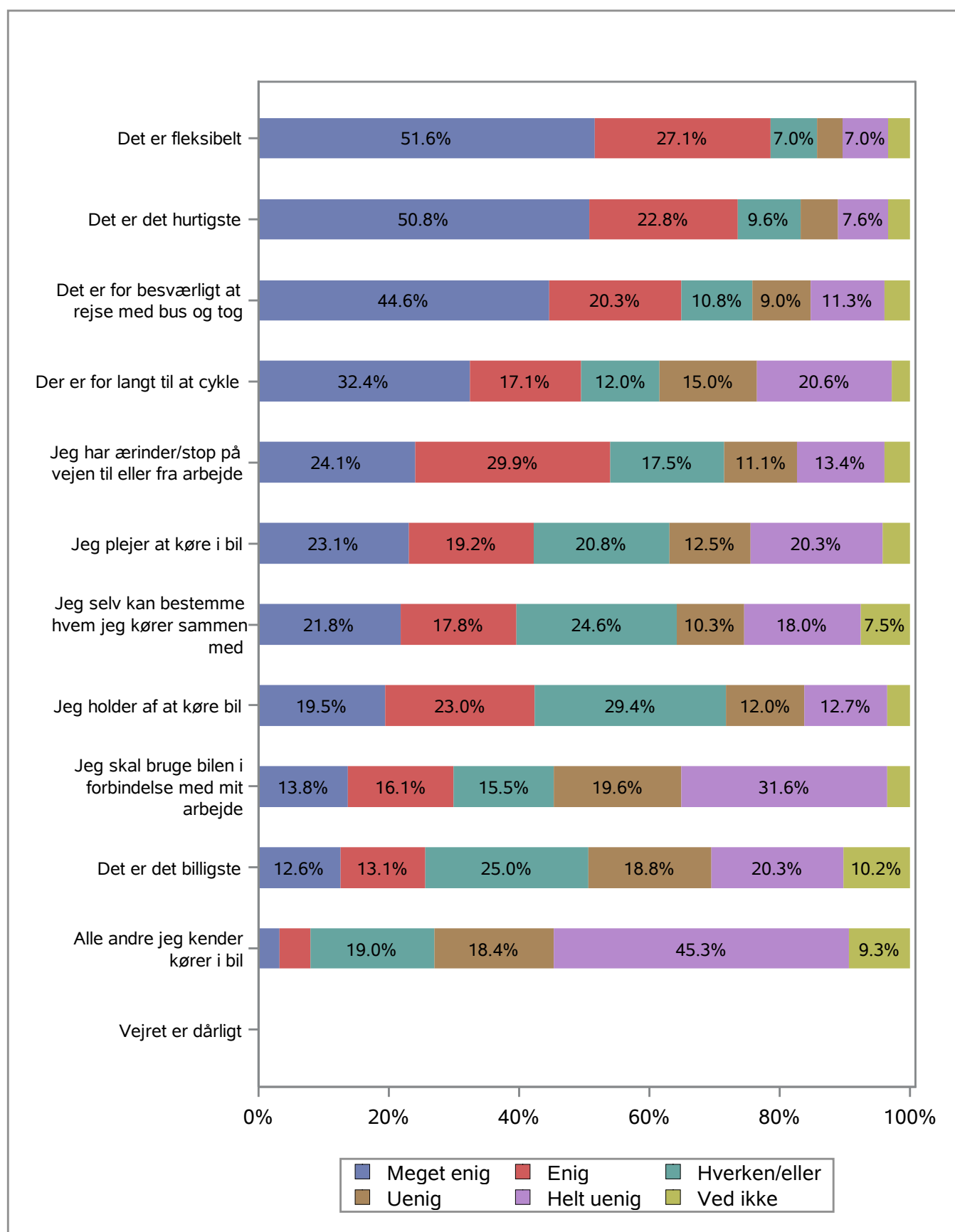
Figuren viser hvor hyppigt medarbejderne oplever problemer med til/frakørselsforhold og parkering. Spørgsmålet blev stillet personer med mulighed for at køre i bil til arbejde.

Hvor tilfredse er medarbejderne generelt med parkerings- og tilkørselsforholdene?



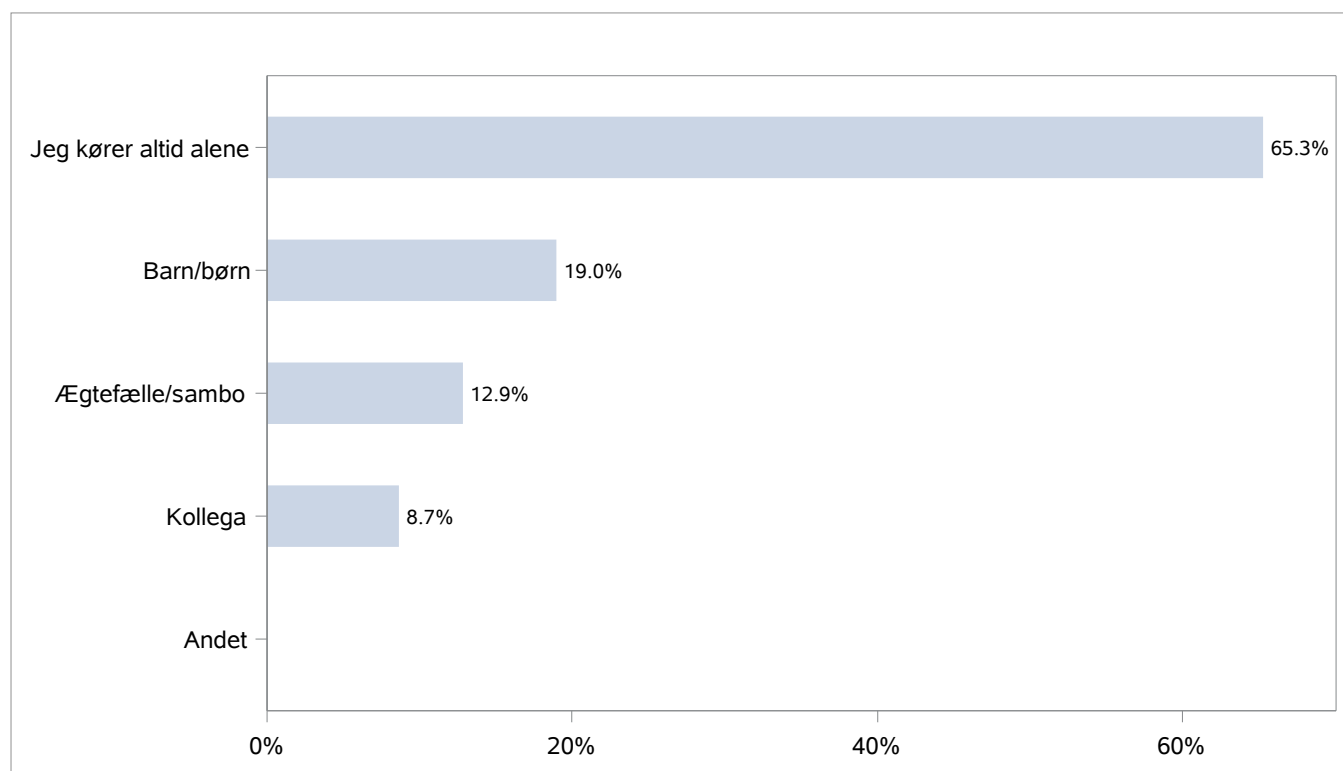
Figuren viser medarbejdernes generelle vurdering af parkerings- og tilkørselsforhold til arbejdspladsen. Spørgsmålet blev stillet til personer med mulighed for at køre i bil til arbejde.

Hvad har betydning for om medarbejderne vælger bilen som transportmiddel på turen til arbejde?



Figuren viser medarbejdernes vurdering af forskellige forholds betydning for om de kører i bil til arbejde. Figuren er sorteret efter hvad medarbejderne er mest enige i (øverst). Spørgsmålet blev stillet personer med mulighed for at køre i bil til arbejde.

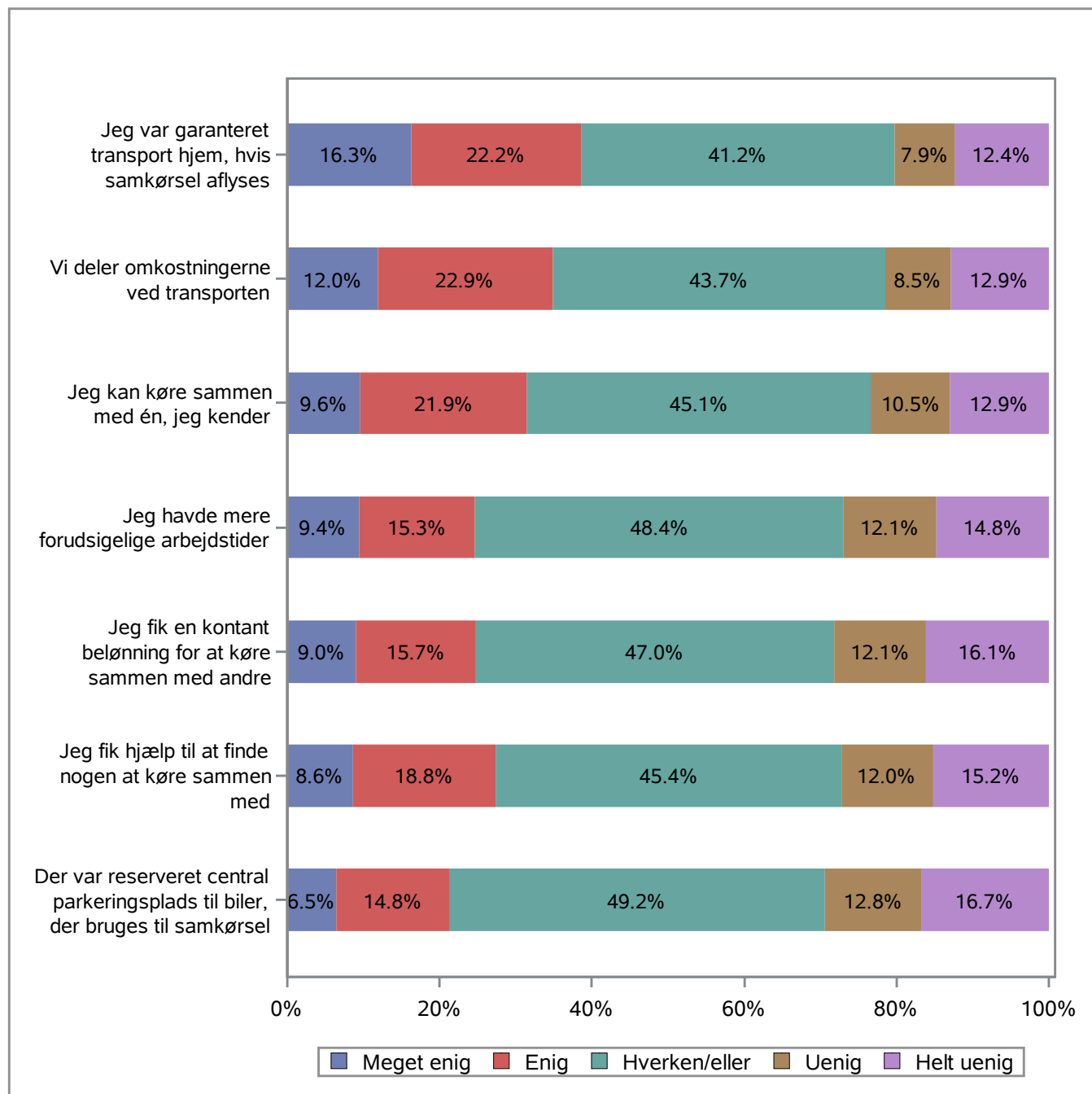
Hvem kører man sammen med hvis man kører sammen?



Figuren viser hvem medarbejderne kører sammen med når de kører i bil på turen mellem hjem og arbejde. Spørgsmålet blev stillet personer med mulighed for at køre i bil til arbejde.

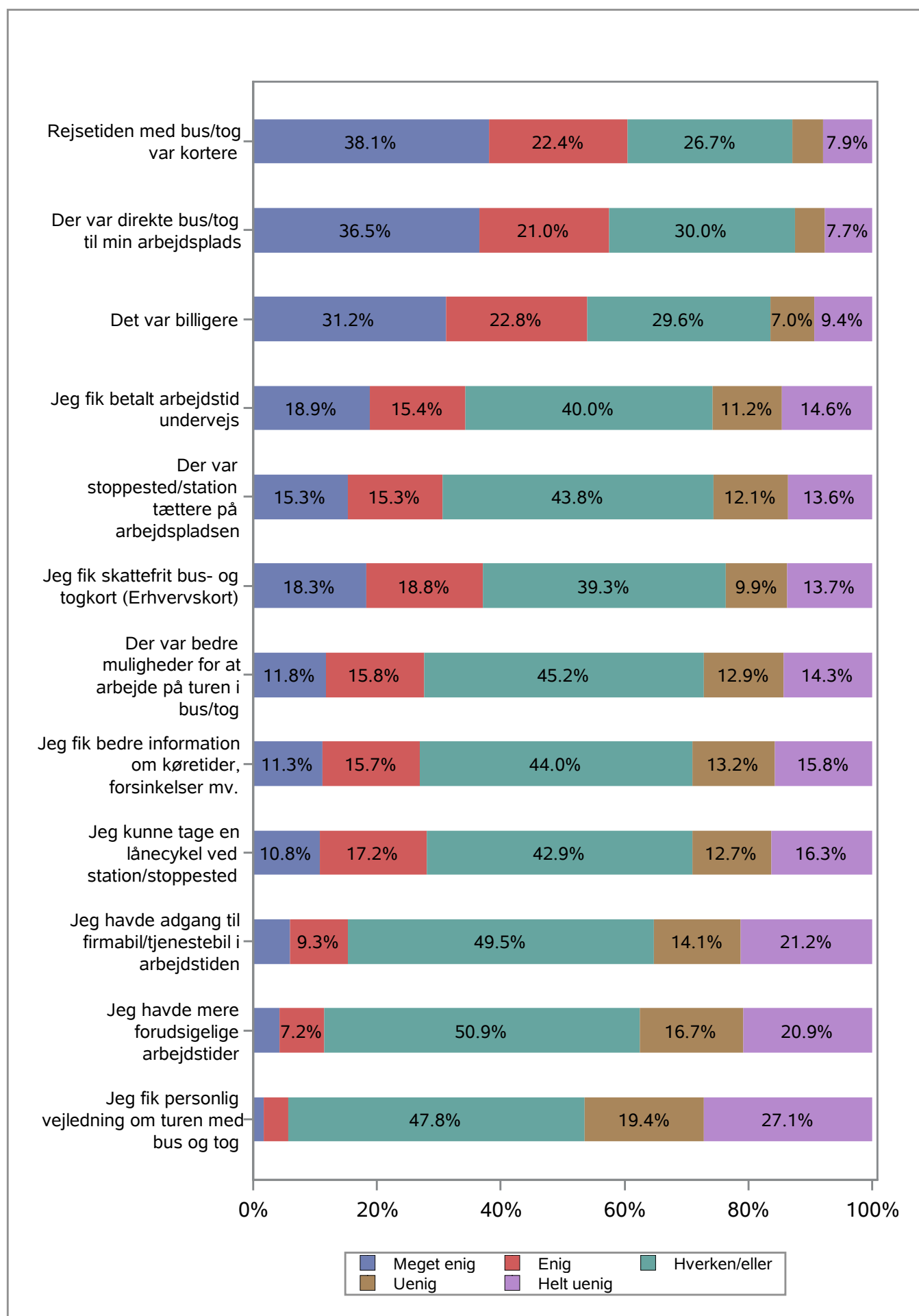
3. Transport alternativer

Hvad kan få medarbejderne til at køre mere sammen med andre på ture til arbejde?



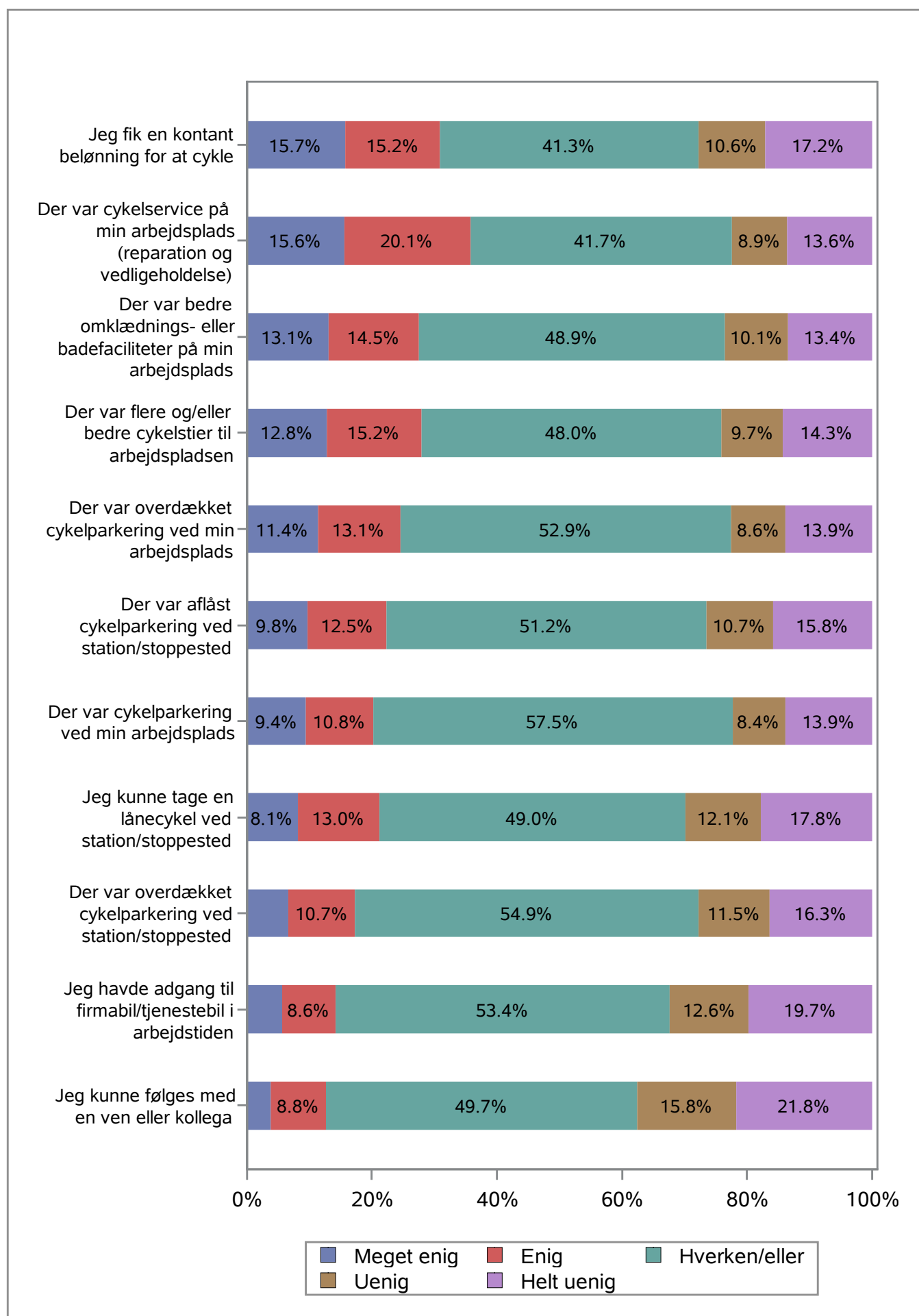
Figuren viser medarbejdernes vurdering af forskellige forholds betydning for om de oftere vil køre sammen med andre i bil til arbejde eller i arbejdstiden (samkørsel). Figuren er sorteret efter hvad medarbejderne er mest enige i (øverst).

Hvad kan få medarbejderne til at bruge bus og tog oftere på turen til arbejde?



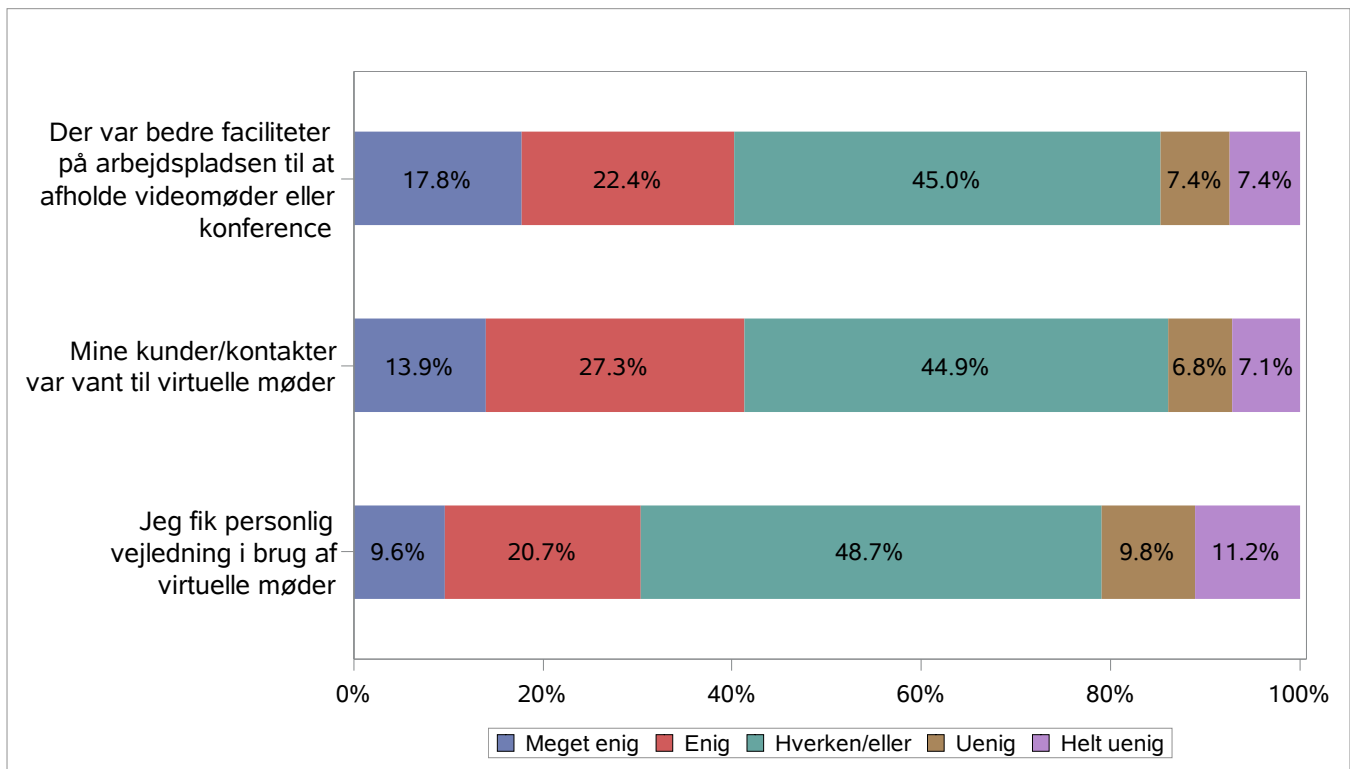
Figuren viser medarbejdernes vurdering af forskellige forholds betydning for om de oftere vil benytte tog og bus til arbejde eller i arbejdstiden. Figuren er sorteret efter hvad medarbejderne er mest enige i (øverst).

Hvad kan få medarbejderne til at cykle mere på turen til arbejde



Figuren viser medarbejdernes vurdering af forskellige forholds betydning for om de oftere vil cykle til arbejde eller i arbejdstiden. Figuren er sorteret efter hvad medarbejderne er mest enige i (øverst).

Hvad kan få medarbejderne til at holde flere virtuelle møder i stedet for at rejse i arbejdstiden?



Figuren viser medarbejdernes vurdering af forskellige forholds betydning for om de oftere vil benytte virtuelle møder i stedet for at rejse i arbejdstiden. Figuren er sorteret efter hvad medarbejderne er mest enige i (øverst).